

# El impacto del *Western Design* en el sector naval hispano

La guerra de 1655-1660 contra la Inglaterra de Cromwell

Autor: Francisco Amor Martín

Director: Juan José Iglesias Rodríguez

Departamento de Historia Moderna de la Universidad de Sevilla



Sevilla

2023



*A mis abuelos Antonio, Francisco, Ángela e Isabel,  
porque sé que ellos siguen presentes*

**Imagen de portada:** *La tormenta en el mar de Galilea* (1633), Rembrandt, óleo sobre lienzo, Isabella Stewart Gardner Museum, Boston (Massachusetts), actualmente en paradero desconocido tras su robo en 1990.

EL IMPACTO DEL *WESTERN DESIGN* EN  
EL SECTOR NAVAL HISPANO  
LA GUERRA DE 1655-1660 CONTRA LA  
INGLATERRA DE CROMWELL



Tesis presentada en el Programa de Doctorado de la Escuela  
Internacional de Doctorado de la Universidad de Sevilla  
(EIDUS) para la obtención del título de doctor en Historia\*



**Autor de tesis:** Francisco Amor Martín

**Director de tesis:** Juan José Iglesias Rodríguez

Sevilla

2023

---

\* Esta tesis doctoral ha sido posible gracias a la financiación proporcionada por el programa de ayuda predoctoral para la formación de profesorado universitario (FPU), financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (Ref. Proyecto FPU17/01045), en el marco de los proyectos de I+D+i *La Construcción de un Mundo Nuevo: Circuitos Económicos, Dinámicas Sociales y Mediadores Culturales en las Ciudades Atlánticas del sur de España, Siglos XVI-XVIII* (Ref. HAR2017-85305-P), *En torno a la Primera Globalización: circulaciones y conexiones entre el Atlántico y el Mediterráneo (1492-1824)* (Ref. US-1262566) y *Encrucijada de mundos: identidad, imagen y patrimonio de Andalucía en los tiempos modernos* (Ref. P18-RT-3026).

## AGRADECIMIENTOS

Son muchas las personas que me han acompañado en el transcurso de esta complicada singlatura que, por espacio de casi seis años, se ha demorado debido los dramáticos acontecimientos del que la Historia nos ha hecho testigos directos. Cuando comencé a pergeñar esta tesis en el ya lejano otoño del año 2017 (parece que haya transcurrido una eternidad), era del todo ajeno a los desafíos que el destino interpondría en mi camino hacia la consumación de mi proyecto. Ni podía imaginar hasta qué punto la proyección de mi futuro inmediato se vería críticamente alterada en los planos laboral y personal. No han faltado los momentos de debilidad en los cuales he acusado el agotamiento mental y me he visto tentado a capitular. Si he logrado completar el recorrido hasta su meta final ha sido en buena medida gracias a la asistencia de diversa índole que una serie de personas me han procurado en este tiempo y a quienes dedico estos párrafos de agradecimiento.

Quisiera que este trabajo, el más complejo, ambicioso y que más trascendentalmente ha marcado a quien escribe estas líneas, sirviese como un digno homenaje al magisterio de don Juan José Iglesias Rodríguez, bajo cuya dirección he realizado la tesis. A él va dedicado mi primer agradecimiento, por toda la confianza depositada en mí para formar parte de sus proyectos de trabajo, por haber avalado mi acceso al programa de doctorado y la obtención de la beca gracias a la cual me ha sido posible ocuparme en cuerpo y alma a un cometido intelectual. Pero, por encima de todo, le agradezco todo el tiempo que me ha dedicado en aclarar las innumerables cuitas que me han asaltado en estos últimos cinco años, así como le expreso mi gratitud por su paciencia al esperar un texto que parecía no llegar nunca. Sin su optimismo ante la adversidad no me habría sido posible pilotar hasta puerto seguro esta zozobante embarcación.

El segundo agradecimiento se lo dedico a José Manuel Díaz Blanco, la persona que me sugirió hace cinco años la idea de llevar a efecto esta tesis doctoral y me descubrió las posibilidades que ofrece el Archivo General de Indias para tal propósito. La confianza y estima profesadas en el curso de estos últimos años —de las que no me considero merecedor— no puedo sino corresponderlas con esta nota de mi más profundo agradecimiento. Quiero albergar la esperanza de que el destino nos brindará nuevas oportunidades para colaborar en futuros proyectos que me sirvan para continuar mi aprendizaje.

Hay muchas personas, amigos y buenos compañeros, que han estado siempre presentes cuando más lo he necesitado y que han arrojado luz y calor en las jornadas de zozobra y vendaval mientras navegaba por aguas turbulentas. Para la posteridad quedarán muchos recuerdos gratos de las magníficas personas que he conocido en el curso de mis pesquisas y que han

dedicado una parte de su tiempo, de sus vidas, a tratar conmigo. Por eso le doy las gracias a mis dos compañeros de trabajo, y a quienes ahora tengo por amigos, Rafael Duro Garrido y Alfonso Hernández Rodríguez, con quienes he compartido tantas peroratas interminables. Ojalá el futuro nos depare más encuentros así. Como tampoco puedo olvidar las muy inspiradoras reuniones con Gustavo Velloso durante el año que estuvo en Sevilla, con quien tanto me queda todavía por hablar y discutir. A María Grove, por toda la ayuda logística y documental que me ha prestado y por haber estado presente en mi decisivo último año de tesis. Otro agradecimiento se lo brindo a Adriana Zenteno por su colaboración en revisar y corregir mi redacción en inglés. En la elaboración de algunos mapas que ilustran la presente investigación ha intervenido Rodrigo Gordo de la Huerta, a quien le expreso mi gratitud y mis deseos de un pronto reencuentro. A Isabel Melero y Antuanett por sus iluminadores consejos.

Como también guardo un cariñoso recuerdo de tantas personas con las que he compartido estos años de investigación: Yobani Gonzales Jauregui, Marina Téllez, Boris Araya, Bruno de la Serna, Cristina Hernández, Ester Prieto, María Álvarez, Pedro Reig, Fran, Sara, Juan José, José Araneda, Alberto García Montes de Oca, Oren Okhovat, Linneth, Jin Lei, Sun Mengjie, Elienahí (Eli) Nieves, Katherine Quinteros (a quien le debo un viaje a Córdoba) y un largo etcétera. Me disculpo por cualquier omisión. De mis estancias en Simancas y Londres me llevo un grato recuerdo de quienes me acompañaron con su presencia: el equipo de trabajadores del Archivo General de Simancas (AGS) y del Centre for Latin American & Caribbean Studies (CLACS), en especial, agradezco a su directora, Ainhoa Montoya, a Linda Newson y a Julio Cazzasa por la amabilidad y el tiempo que me dispensaron; también a Emilia Ziosi y Federico Filauri por hacer más agradable mi estancia.

Agradezco la comprensión de mis amigos, a quienes no he podido dedicarles el tiempo que me hubiese gustado, pero a quienes no he olvidado en absoluto. Por último, pero no menos importante, a mi familia, a la que seguramente no he prestado toda la atención que merecía; a mis padres, pero por encima de todo a la memoria de mis abuelos, a quienes va dedicado este trabajo.

## RESUMEN

El presente trabajo propone un estudio comparativo del conflicto anglo-español que estalló en 1655 de resultas de la puesta en práctica de la denominada política del *Western Design* de Oliver Cromwell. Con ello, lo que intentamos es indagar en los efectos que esa guerra trajo consigo para ambas partes involucradas, poniendo especial atención a sus capacidades marítimas y a las relaciones diplomáticas. En una dimensión más amplia, nuestra tesis se pregunta por los orígenes de la hegemonía marítima inglesa, que no deberían encontrarse en la era isabelina, sino más bien durante el Interregno (1649-1660). Para ello hacemos hincapié en la política marítima que los sucesivos gobiernos fomentaron en la Inglaterra de los años 1650, lo que también nos ayuda a comprender mejor el contexto favorable en el que Oliver Cromwell puso en marcha su proyecto imperial americano.

Aunque esta cuestión ha sido objetivo de múltiples estudios especializados desde el siglo XIX en adelante, estos principalmente se han enfocado en la conquista inglesa de Jamaica, relegando al olvido los otros frentes de guerra. En cambio, la presente tesis trata de comprender también los teatros de operaciones europeos, donde las fuerzas navales inglesas activamente se afanaron en bloquear las rutas marítimas españolas con las Indias Occidentales, así como obstruir el sistema de flotas y galeones anuales, un objetivo alegóricamente referido como «Río Éufrates». Si pasamos de soslayo por estos hechos, no solo dificultamos la adecuada comprensión de la estrategia seguida por la marina militar inglesa, consistente en múltiples escuadras combinadas, sino también cómo condicionó la evolución del frente de Flandes, donde se hallaban desplegadas las principales fuerzas españolas. En este sentido, y entre otros factores, el conflicto anglo-español precipitó el colapso final del esfuerzo de guerra español, acelerando así una decadencia que se mantendría hasta el mismo final de siglo.

Como tampoco hemos querido afrontar el estudio de esta contienda como un hecho del todo aislado; una de nuestras principales preocupaciones ha sido su inserción dentro de la coyuntura crítica de mediados del siglo XVII. Lejos de constreñir las repercusiones de la guerra a la mera conquista de Jamaica, estas nos ponen en comunión con un piélago de fenómenos asociados que conciernen a la alteración geopolítica tanto en Europa como en las Indias Occidentales. Nos sitúa, además, ante la reconfiguración del marco de relaciones diplomáticas entre España e Inglaterra, ya que al declive de la primera siguió el auge de la segunda.

**Palabras clave:** guerra anglo-española, crisis de mediados del siglo XVII, *Western Design*, sistema imperial atlántico, guerra naval

## ABSTRACT

The present thesis aims at a comparative study of the Anglo-Spanish War that broke out in 1655 as a consequence of Oliver Cromwell's so-called Western Design policy. In doing so, what we intend to do is to delve into the effects that that war entailed for both engaged sides, paying a thorough attention to their maritime capabilities and their diplomatic relations. In a wider dimension our study wonders about the origins of English seaborne hegemony, which may not be found in the Elizabethan era, but in the Interregnum. Hence, we highlight the maritime policy that successive governments of 1650s England fostered, which also enables us to better understand the propitious context in which Oliver Cromwell launched his imperial project.

In spite of the fact that this issue has been the object of multiple studies since the 19<sup>th</sup> century, scholars have chiefly focused hitherto on the English conquest of Jamaica, while relegating the other battlefronts to a second plane. By contrast, the present thesis also aims at encompassing the European theatre of operations, where the English naval forces actively tried to block the Spanish shipping routes with the West Indies as well as obstruct the annual fleets and galleons system, a target allegorically referred to as the "Euphrates River". Ignoring these facts not only hampers the proper understanding of the strategy that the English navy followed during the war, which consisted of several combined squadrons, but also how it determined the evolution of the Flanders frontline, where main Spanish forces were deployed. In this sense, and amongst other factors, the Anglo-Spanish conflict prompted the final collapse of Spain's war effort, accelerating thus a decline which remained until the very end of the century.

Nor have we wanted to face the study of this contest as a completely isolated event; one of our main concerns has been its insertion within the critical conjuncture of the mid-seventeenth century. Far from constraining the repercussions of the war to the mere conquest of Jamaica, they put us in touch with a sea of associated phenomena concerning geopolitical disruption in both Europe and the West Indies. It also places us before the reconfiguration of the framework of diplomatic relations between Spain and England, since the decline of the first was followed by the rise of the second.

**Keywords:** Anglo-Spanish War, Mid-Seventeenth Century Crisis, Western Design, Imperial Atlantic System, Naval Warfare

# ÍNDICE

ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	10
<b>Archivos, bibliotecas, colecciones documentales y museos</b> .....	10
<b>Abreviaturas generales</b> .....	12
<b>Usos y normas sobre la datación inglesa y su armonización</b> .....	13
CONSIDERACIONES PRELIMINARES: .....	14
INTRODUCCIÓN A LAS PROBLEMÁTICAS HISTORIOGRÁFICAS Y METODOLÓGICAS .....	14
<b>La problemática de las relaciones diplomáticas anglo-españolas a mediados del siglo XVII y el conflicto del <i>Western Design</i> (1655-1660): entre la paz y la guerra</b> .....	16
<b>La problemática de la crisis del sistema atlántico español, su aparato defensivo naval y la articulación del Estado fiscal-militar</b> .....	35
<b>Procedimientos metodológicos, corriente de estudio y organización interna del trabajo</b> .....	54
CAPÍTULO PRIMERO.....	69
DOS MONARQUÍAS ATLÁNTICAS FRENTE A LA CRISIS DE SIGLO (1630-1654).....	69
<b>1.1. Revisitar la problemática de la crisis general del siglo XVII</b> .....	71
1.1.1. Crisis y decadencia. El encaje hispano en la noción de la crisis general.....	71
1.1.2. La problemática de la crisis revolucionaria en las Islas Británicas .....	86
<b>1.2. Ruptura del orden interno (1640-1648)</b> .....	100
<b>1.3. Diplomacia, comercio y guerra durante la ruptura del orden (ca. 1630-1648)</b> .....	115
<b>1.4. <i>Great Expectations</i>: los primeros años cincuenta (1648-1653)</b> .....	134
<b>1.5. Esperanzas rotas (1653-1654)</b> .....	159
CAPÍTULO SEGUNDO.....	170
LAS BASES DEL IMPERIO Y LA GESTACIÓN DEL DESIGNIO .....	170
<b>2.1. Antecedentes: génesis del imperio</b> .....	170
<b>2.2. La emergencia de los nuevos mercaderes coloniales y la oposición a la Corona (ca. 1630-1648)</b> .....	189
<b>2.3. La reconfiguración del Caribe anglosajón en la política colonial y comercial del nuevo régimen (1649-1654)</b> .....	207
<b>2.4. <i>God's Instrument</i>: una marina militar de nuevo modelo para la República</b> .....	224
2.4.1. El cuerpo administrativo y la oficialidad naval .....	224
2.4.2. La construcción naval: expansión e innovación (1645-1655) .....	241
<b>2.5. El momento imperial (1654-1655): la planificación del <i>Western Design</i></b> .....	254
CAPÍTULO TERCERO.....	277
<i>NO PEACE BEYOND THE LINE</i> : LA CAMPAÑA DEL CARIBE (1655-1660).....	277
<b>3.1. Primeras señales de alarma: infiltración europea, problemas defensivos y los casos de La Española y Jamaica (ca. 1600-1654)</b> .....	279
<b>3.2. La campaña del <i>Western Design</i> (1654-1655)</b> .....	305
<b>3.3. Los efectos de la derrota: reconfiguración de la estrategia y repercusión internacional del <i>Western Design</i></b> .....	327

<b>3.4. Protector y Protectorado en el trópico: la lucha por la supervivencia del ejército expedicionario inglés (1655-1660)</b> .....	354
<b>3.5. Los intentos españoles por socorrer Jamaica (1655-1659)</b> .....	378
CAPÍTULO CUARTO .....	395
LA GUERRA EN EL FRENTE ATLÁNTICO Y EUROPA (1654-1660) .....	395
<b>4.1. El drenaje del río Éufrates (1654-1657)</b> .....	395
4.1.1. Primer drenaje: las alteraciones de 1655 .....	396
4.1.2. Segundo drenaje: la captura del tesoro (1656) .....	415
4.1.3. Tercer drenaje: la parálisis del sistema de flotas y galeones (1657).....	436
<b>4.2. La ofensiva corsaria y el frente de Flandes (1655-1658)</b> .....	456
<b>4.3. El final de la República y la desactivación del conflicto anglo-español (1658-1660)</b> .....	482
<b>4.4. Crisis y bloqueo del sistema de la avería (1654-1659)</b> .....	505
CAPÍTULO QUINTO .....	527
DESPUÉS DE LA GUERRA: CONTINUIDADES Y TRANSFORMACIONES .....	527
<b>5.1. Repercusiones en el sector comercial y naviero inglés</b> .....	527
<b>5.2. El precio de la guerra y la deuda naval inglesa</b> .....	547
<b>5.3. La reforma de la avería (1660-1667)</b> .....	567
<b>5.4. Hacia un nuevo equilibrio de poder: la reconfiguración del marco de las relaciones anglo-españolas</b> .....	587
<b>5.5. Ecos del <i>Western Design</i>: hacia un nuevo orden geopolítico en el Caribe (1660-1670)</b> ....	612
FINAL CONSIDERATIONS.....	640
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA .....	648
<b>Archivos y bibliotecas de España</b> .....	648
<b>Archivos y bibliotecas de Reino Unido</b> .....	649
<b>Fuentes impresas y publicadas</b> .....	650
<b>Bibliografía crítica</b> .....	656
<b>Otros recursos: catálogos de archivos y de exposiciones, manuales, diccionarios y tesis doctorales no publicadas</b> .....	691
ANEXO 1 .....	693
ARMADAS DE INDIAS Y AUXILIARES .....	693
ANEXO 2 .....	719
FUERZAS NAVALES INGLESAS .....	719

## ABREVIATURAS Y SIGLAS

### **Archivos, bibliotecas, colecciones documentales y museos**

AGI: Archivo General de Indias (Sevilla)

C: Contratación

Co: Consulados

Cont: Contaduría

IG: Indiferente General

SD: Santo Domingo

SF: Santa Fe

AGS: Archivo General de Simancas

Est: Estado

GYM: Guerra y Marina

AHMC: Archivo Histórico Municipal de Cádiz

AACC: Actas Capitulares

C: Caja

Cº: cabildo

AHN: Archivo Histórico Nacional (Madrid)

Est: Estado

AHNT: Archivo Histórico de la Nobleza (Toledo)

AMN: Archivo del Museo Naval (Madrid)

FN: Fernández Navarrete

VP: Vargas Ponce

*AOI: Acts and Ordinances of the Interregnum, 1642-1660*, eds. C. H. Firth & R. S. Rait, London, 1911, 3 vols.

*ASB: Acts & Statutes of the Island of Barbados*, ed. John Jennings, London, 1654.

BNE: Biblioteca Nacional de España

Mss.: Manuscrito

BL: British Library

Add: Additional Manuscripts

Eg: Egerton

MS(S): Manuscript(s)

*CCSP: Calendar of the Clarendon State Papers*, ed. Rev. O. Ogle, MA & W. H. Bliss, BCL, Oxford, Clarendon Press, 1872

*CJ: House of Commons, Journals*

*CODOIN: Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*

*CSP: Calendar of State Papers*

*C: Colonial, America & W. Indies*, London, Her Majesty's Stationery Office, 1880

*D: Domestic, Interregnum*, London, Her Majesty's Stationery Office, 1882

*V: Venice*, London, His Majesty's Stationery Office, 1925

*DIHF Mazarin: Documents Inédits sur l'Histoire de France: Lettres du cardinal Mazarin pendant son ministère, recueillies et publiées par M. A. Chéruel*, Paris, Imprimerie Nationale, 1890

*DCW: Documents relating to the Civil War, 1642-1648*, eds. J. R. Powell & E. K. Timings, London, Navy Records Society, 1963, vol. 105.

*DNB: Dictionnary of National Biography*

*GCD: Samuel R. Gardiner (ed.), The Constitutional Documents of the Puritan Revolution, 1628-1660*, Oxford, Clarendon Press, 1889

*HMC: Royal Commission on Historical Manuscripts, 5<sup>th</sup> Report*, London, HMSO, 1876.

*LJ: House of Lords, Journals*

*LMA: London Metropolitan Archives*

*NMM: National Maritime Museum (Greenwich)*

*NPG: National Portrait Gallery (London)*

*OBL: Oxford Bodleian Libraries*

*OTA: Oxford Text Archive*

*RMG: Royal Museums Greenwich*

*Stat. Realm: Statutes of the Realm*

*TNA: The National Archives (Kew, London)*

*ADM: Admiralty*

*CO: Colonial*

*HCA: Hight Court of Admiralty*

*PRO: Public Record Office*

*SP: State Papers*

*TSP: Collection of the State Papers of J. Thurloe*, ed. T. Birch, London, Fletcher Gyles, 1742

## Abreviaturas generales

A (detrás del nombre de un barco): nao almiranta

C (detrás del nombre de un arco): nao capitana

CEPC: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales (España)

CMAL: Company of Merchant Adventurers of London

CSIC: Consejo Superior de Investigaciones Científicas

*cwt.*: *hundredweight* (centena, unidad de masa anglosajona)

*d.*: *penny* (penique)

e.a.: estilo antiguo (vigente en Inglaterra hasta la adopción del calendario gregoriano en 1752)

EEHA: Escuela de Estudios Hispano-Americanos

EIC: East India Company

ELC: English Levant Company

*F.s.* (detrás del nombre de un barco): buque insignia (*flag ship*)

G (detrás del nombre de un barco): nao de gobierno

GCA: General Council of the Army (Consejo General del Ejército)

IMEHA: International Maritime Economic History Association

KrA: Krigsarkivet (Archivo Militar de Suecia)

*£.*: *pound* (libra esterlina)

*MP(s)*: *Member(s) of the Parliament*

Ms(s.): manuscrito(s)

MTC: Muscovy Trade Company

NMA: New Model Army (Ejército de Nuevo Modelo)

PIC: Providence Island Company

RA: Riksarkivet (Archivo Nacional de Suecia, Estocolmo)

RAC: Royal African Company

RAH: Real Academia de la Historia

RHS: Royal Historical Society

*s.*: *shilling* (chelín)

s.f.: sin foliar

s/f.: sin fecha

s.n.: sin numerar

UCAB: Universidad Católica Andrés Bello

UCL: University College of London

*Va.Co.*: Virginia Company

VOC: Vereenigde Oostindische Compagnie (Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales)

WIC: West-Indische Compagnie (Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales)

### **Usos y normas sobre la datación inglesa y su armonización**

Prevenimos de las posibles distorsiones que, en ocasiones, puedan percibirse tras el cruce de las fuentes primarias inglesas y españolas. Se debe principalmente a que en Gran Bretaña y sus colonias de ultramar no se adoptó el uso del calendario gregoriano —o estilo nuevo (*stili novi*, abreviado *st.n.* según su forma latina, o *new style -n.s.*, según su forma inglesa)— hasta el año 1752. Todo el período que estudiamos se corresponde con un tiempo en el que aún se utilizaba en el mundo anglosajón el calendario juliano, también llamado estilo antiguo (*stili veteris -st.v.*, en latín, o el término inglés *old style -o.s.*), lo que implicaba una distorsión de diez días y el inicio del año a finales de marzo, en lugar del primer día de enero. Hemos respetado la datación de los documentos ingleses en estilo antiguo, limitándonos a precisar cuando de verdad nos ha parecido que podía inducir a confusión. En cuanto al año fiscal en la Inglaterra del siglo XVII, comenzaba en la fiesta de *Michaelmas* —es decir, el 29 de septiembre—.

## CONSIDERACIONES PRELIMINARES:

### INTRODUCCIÓN A LAS PROBLEMÁTICAS HISTORIOGRÁFICAS Y METODOLÓGICAS

Londres, julio de 1658. A pesar de la ley vigente en contra de las representaciones escénicas, en el Teatro Cockpit se estrenaba una pieza experimental, de tinte operístico, con libreto a cargo del reputado sir William Davenant y música de Matthew Locke. Tuvo que ser todo un espectáculo que rompía con la atmósfera de rigor que caracterizaba a la capital británica en los años cincuenta del siglo XVII. La función llevaba por título *The Cruelties of the Spaniards in Peru*, lo que despeja cualquier duda al respecto de la postura antiespañola adoptada. No había sido tarea fácil convencer a las autoridades políticas para que expidiesen una licencia con la que sortear la ley imperante, ni siquiera para alguien de la reputación y buena prensa de Davenant. Este llevaba años insistiendo en la necesidad de elevar la moral alicaída de la población británica por medio del teatro —presión con la que también intentaba recuperar su modo de vida como dramaturgo—. En 1656 presentó un documento a John Thurloe, secretario del Consejo del Protectorado, con el encabezamiento *Some Observations concerning the People of this Nation*, sin fecha ni autoría, conservado actualmente en la Bodleian Library de Oxford<sup>1</sup>.

La insistencia dio sus frutos y Davenant obtuvo la tan anhelada licencia, aunque con la condición de componer un texto que se adaptase a los gustos del régimen vigente. Así fue como concibió un ejercicio propagandístico que legitimista de la empresa militar inglesa contra España, sus dominios de ultramar y su comercio colonial. Un tipo de literatura propagandística a la que fue muy proclive el régimen del Protectorado. El conflicto anglo-español inspiraría igualmente a Edmund Waller, destacado estadista<sup>2</sup>, hombre de letras, activo partícipe en la política de su tiempo y uno de los primeros intelectuales que nutrirían la *Royal Society*. Cantó en 1658 las victorias de la armada inglesa sobre las flotas de Indias de los españoles con la composición de un poema que tituló *Of a war with Spain and fight at sea by General Montague*<sup>3</sup>.

Pero en septiembre de 1658, cuando la contienda anglo-española concluía su cuarto verano, fallecía Oliver Cromwell sin ver el final del proyecto imperial —el *Western Design*— que había tratado de llevar a efecto. Solo vivió lo suficiente como para contemplar el fracaso de sus planes iniciales. A los éxitos de 1656 y 1657 siguió un estancamiento que se prolongaría a lo largo de los últimos tres años, hasta el final de la contienda. Cuando le llegó el óbito, sus

---

<sup>1</sup> Firth, 1903: 319-321 (reproduce el texto de Davenant en: 320-321); Hirst, 1996: 369. El texto al que aludimos se puede localizar con la siguiente signatura: OBL Rawl. A 46, *Thurloe State Papers*, January, 1657, fol. 293.

<sup>2</sup> Edmund Waller (1606-1687) fue un activo político inglés de mediados de siglo. Se desempeñó como *MP* en seis ocasiones: por Ilchester (1624-1625), Wycombe (1625-1626), Amersham (1640), St Ives (1640-1643), Hastings (1661-1679) y Saltash (1685).

<sup>3</sup> Recogida en Firth, 1905: 233-234; Sanz Camañes, 2022: 144.

soldados aún se batían por afianzar la conquista de Jamaica, donde todavía persistía la resistencia española, cada vez más diezmada, y sus oficiales navales y marineros continuaban sirviendo a bordo de los navíos para presionar la costa gaditana. Pero Cromwell falleció sin ver los resultados trascendentales de estas acciones ni la consolidación de su única conquista en las Indias Occidentales como la gran base naval que sería en el siglo XVIII. Basten las líneas anteriores a modo de un resumen condensado que contiene la información esencial de la guerra que tratamos en este estudio, de más de medio millar de páginas.

El conflicto anglo-español de 1655-1660, cuyas raíces se hunden en cuestiones genuinamente relacionadas con el comercio colonial en las Indias y la navegación transoceánica (si bien revestidas de un conveniente halo de mesianismo puritano), se solaparía a partir de 1657 con la contienda franco-española que llevaba en curso desde hacía más de veinte años. Desde 1659, debido a la anarquía que se cernió sobre las Islas Británicas, el conflicto anglo-español prácticamente se detuvo de manera extraoficial, por mera incapacidad de ambos contendientes de recuperar la iniciativa en las operaciones militares. De resultas del triunfo de la contrarrevolución presbiteriana de 1659-1660, liderada por amplios sectores del estamento militar, la Casa de Estuardo se vio nuevamente aupada en el trono de Inglaterra; la experiencia republicana tocó a su fin y el viejo régimen monárquico fue restablecido. Con ello advino también el armisticio y ulterior paz entre Inglaterra y España, que marcó el final oficial del conflicto.

El propósito principal de la presente investigación busca el estudio de la política atlántica de la Monarquía Hispánica y las capacidades defensivas de la Carrera de las Indias. Tomamos como caso particular el proyecto imperial americano que propugnaron algunos miembros prominentes de los sectores más influyentes y privilegiados de la Inglaterra isabelina tardía, cuya puesta en efecto implicaría la irremisible guerra con España en pos del dominio oceánico. En el curso de la primera etapa estuardiana esta idea fue adquiriendo cuerpo progresivamente hasta que en los años cincuenta se dieron las condiciones propicias para ponerla en práctica, cuyo principal artífice acabaría siendo Oliver Cromwell. De ahí que se asocie mecánicamente el *Western Design* con la figura del hombre fuerte que gobernó las Islas Británicas entre 1653 y 1658 al modo de un dictador militar.

Mediante un cruce de fuentes primarias y bibliográficas, esta tesis intenta esclarecer las consecuencias más directas de la guerra anglo-española de 1655-1660 en la instrumentalización del comercio atlántico hispano en los años cincuenta y en la logística del aparato defensivo, articulado por las reales armadas de la Guardia de la Carrera de las Indias y del Mar Océano, así como sus efectos para la oligarquía mercantil inglesa y una evaluación de los daños que entrañó para el sector naviero de Inglaterra. De igual modo, propone una mirada al despertar de

Inglaterra como gran potencia imperial en una fase temprana, todavía carente de patrones definidos, y al lugar que ocupa esta contienda en dicho proceso de configuración del Atlántico anglosajón. Finalmente, pero no menos importante, nos interesa una aproximación a las relaciones diplomáticas anglo-españolas, su evolución y ruptura de resultados de la política de Cromwell, y en qué condiciones se reanudaron tras la paz de 1660.

### **La problemática de las relaciones diplomáticas anglo-españolas a mediados del siglo XVII y el conflicto del *Western Design* (1655-1660): entre la paz y la guerra**

Aunque al observador actual los denodados esfuerzos diplomáticos entre españoles e ingleses a lo largo de la primera mitad del siglo XVII en aras de un acercamiento de posturas que cristalizase en una alianza puedan parecer un vano ejercicio de ingenuidad, lo cierto es que estos no atendieron a ninguna inocente ensoñación, sino a una estrategia lógica en el momento de su concepción. En el contexto de 1648 la rama habsbúrgica radicada en Madrid necesitaba aliados poderosos en el flanco marítimo noratlántico que prestasen asistencia en la gran guerra que libraba en Europa. Para los estadistas de Madrid, la potencia europea preferencial para concertar una alianza había sido tradicionalmente Inglaterra, y así lo sería hasta el cambio dinástico con el que se inauguraría el siglo XVIII.

A diferencia de la imagen arraigada de unas relaciones anglo-españolas enquistadas en una lógica de eterno conflicto, la tónica general durante los siglos XVI y XVII fue la de los movimientos pendulares, que oscilaban entre la paz y la guerra. Los intereses encontrados entre las reclamaciones exclusivistas de la Monarquía Hispánica y las pretensiones imperiales del Protectorado desplazarían el péndulo al lado de la confrontación en 1655. En cualquier caso, nos referimos a unas relaciones demasiado complejas como para reducirlas a una lectura maniquea entendida en clave de un esencialismo antagónico. Las fuentes primarias que nos permiten seguir el curso de las relaciones diplomáticas entre la España habsbúrgica de Felipe IV y la Inglaterra estuardiana y republicana son abundantes y presentan una insoslayable dispersión, tanto en formato manuscrito, conservada en los fondos archivísticos de ambos países, como en formato impreso, recogidas en compilaciones o colecciones formando volúmenes facticios. Sin que en nuestro ánimo alberguemos la pretensión de referir todas las fuentes en un espacio tan limitado, aludiremos a las que consideramos más indispensables para asumir el volumen principal de una investigación.

No obstante, también advertimos que son fuentes generalmente bien conocidas y tratadas por los investigadores, sin que ello signifique que estén agotadas o carezcan de utilidad. Para empezar, la primera parada imprescindible nos conduce al Archivo General de Simancas

(AGS), y más específicamente a la sección Estado (Est), *Papeles de Inglaterra*<sup>4</sup>, al menos para toda aproximación a las relaciones bilaterales anglo-españolas previas a la ruptura de 1655. A partir de ese año, la Corona española reanudó sus conversaciones con el partido estuardiano, exiliado en Flandes durante los años del conflicto anglo-español. Lo cual nos lleva a la continuación de las relaciones anglo-españolas a través de cauces alternativos: los agentes y oficiales de la Corona en los Países Bajos Meridionales —o Países Bajos Españoles— con Bruselas como principal plaza de actuación. Así que de nuevo nos remitimos a AGS Est, pero esta vez a *Papeles de Flandes, Holanda y Bruselas*<sup>5</sup>, de los que nos hemos servido a modo de un complemento indispensable para los *Papeles de Inglaterra*. Los otros fondos archivísticos de obligada consulta son The National Archives (TNA), en particular, la sección de *State Papers, Spain*<sup>6</sup>, y la British Library (BL)<sup>7</sup>, principalmente.

En todos los casos referidos sobresale la correspondencia del embajador español en la corte inglesa desde 1638, don Alonso de Peralta y Cárdenas (1592-1666), uno de los testigos privilegiados de los acontecimientos que convulsionaron las Islas Británicas entre 1640 y 1655, año en el que concluiría su embajada en Londres como consecuencia de la guerra. Los informes que Alonso de Cárdenas regularmente enviaba a la corte española siguen siendo una de las principales fuentes documentales en lengua española. Y aunque la mayoría de esta documentación se conserven en Simancas, existen copias en los TNA, Public Record Office (PRO), de los despachos fechados entre octubre de 1652 y diciembre de 1655, es decir, cuando Oliver Cromwell ya se había hecho con el poder político<sup>8</sup>.

De los escritos del embajador Cárdenas se ha resaltado su encomiable sentido crítico en el análisis de los hechos revolucionarios, que antecede a la historiografía *whig* inglesa<sup>9</sup>. Concretamente, destaca su extensa crónica de los años de la Revolución, que escribió en Bruselas, una vez abandonó Inglaterra a causa de la guerra. El texto, que cubre el período comprendido entre la convocatoria del Parlamento y la expedición antillana patrocinada por Cromwell, se

---

<sup>4</sup> Para el período comprendido de 1640-1656, véanse las siguientes referencias: AGS Est legs. 2521 (1639-1640), 2522 (años 1641-1644), 2523 (1645-1647), 2524 (1648-1649), 2526 (1650), 2527 (1651), 2528 (1652-1653) y 2529 (1654-1656), 2533 (1652-1667), 2534 (1652-1675), 2539 (1667), 2543 (1668), 2672 (1653-1655), 2677 (1660), 2981 (1656-1674). Se recomienda una consulta previa del catálogo de Paz y Ricardo Magdaleno, 1947, sobre la documentación que contienen la serie *Papeles de Inglaterra*.

<sup>5</sup> AGS Est legs. 2087, 2088 y 2089 (año 1656), 2090 y 2091 (1657), 2092 (1658), 2093 (1656-1658), 2099 (1660). Recomendamos la consulta del catálogo de Julián Paz, esta vez para *Flandes y Países Bajos*. Paz, 1946.

<sup>6</sup> TNA SP 94/41, 94/42, 94/43, 94/44, 94/45, 94/46, 94/47, 94/48, 94/49, 94/50.

<sup>7</sup> Antes de acudir directamente a las fuentes de la BL es aconsejable realizar un trabajo preliminar con el catálogo de Pascual de Gayangos, donde se inventarían los manuscritos en lengua española conservados en dicha institución. Gayangos, 1875-1893, 4 vols.

<sup>8</sup> TNA PRO 31/12/43, *Alonso de Cárdenas; dispatches from London, October 1652 to December 1655*.

<sup>9</sup> Alloza Aparicio y Villani, 2013: 449.

titula *Relación del Estado de Inglaterra, deducida desde el principio de sus movimientos hasta el año de 1656*. Por don Alonso de Cárdenas, embajador de España, siendo con certeza el testimonio directo en lengua española de aquellos hechos que más profusamente ha sido referido. Existen numerosos ejemplares que se conservan en diferentes instituciones: el AGS, la Biblioteca Nacional de España (BNE), la Real Academia de la Historia (RAH) y la BL. Actualmente, podemos acceder con facilidad al texto de Cárdenas gracias a la comentada edición facsímil que editaron Ángel Alloza Aparicio y Glyn Redworth<sup>10</sup>.

Además, Cárdenas redactó otras relaciones concernientes a la caída del rey Carlos I, su ejecución y la instauración del régimen republicano: *Relación de todo lo sucedido en Inglaterra y variedad de gobiernos que ha tenido desde el año de 1648, que degollaron a Carlos Stuard (sic), su legítimo rey y señor, hasta el de 1660, que admitieron al hijo primogénito del dicho difunto rey* y su texto casi gemelo *Relación de los sucesos de Inglaterra*<sup>11</sup>; sobre el juicio y la subsiguiente ejecución de Carlos I: *Relación del modo con que ha procedido la corte de justicia que se formó para juzgar los cargos que se hicieron al rey de Inglaterra*<sup>12</sup>, que cuenta con lo que podríamos denominar una versión abreviada *Sentencia y muerte del rey de Inglaterra*<sup>13</sup>. En las postrimerías del siglo XVII vio la luz otro escrito sobre el proceso revolucionario inglés y sus efectos, actualmente conservado en el Archivo Histórico Nacional (AHN), que se une a una interminable lista de manuscritos e impresos breves al respecto de la crisis de la monarquía inglesa que nos vemos en la necesidad de omitir<sup>14</sup>.

La prolífica labor de la diplomacia anglo-española en el siglo XVII queda patente cuando se repara en los tratados firmados —pero, sobre todo, en los proyectos que quedaron en el tintero— entre ambas potencias. De hecho, la lectura detenida y análisis pausado de los tratados firmados funciona a la manera de un termómetro capaz de medir el equilibrio de fuerzas en las relaciones bilaterales Madrid-Londres, su grado de acercamiento y confrontación. Fue el siglo XVII una época jalonada de tratados, empezando por el de paz de 1604, que abrió la puerta al reconocimiento de determinados privilegios comerciales para la comunidad mercantil británica radicada en la Península, los cuales serían más tarde confirmados mediante la renovación

---

<sup>10</sup> AGS Est leg. 8341; BNE Mss. 8687; 11262/38; RAH K-12-38777, fols. 489-534; BL Add MS 28470, fols. 167r-214r. La edición facsímil en: Alloza Aparicio y Redworth (eds.), 2011.

<sup>11</sup> BL Add MS 28470, fols. 58r-90r.

<sup>12</sup> *Ibid.*, fols. 152r-166r; BNE Mss. 18174, fols. 217r-220v; R/13027/19; VE/68/16.

<sup>13</sup> BL Add MS 28470, fols. 119r-123r.

<sup>14</sup> AHN Est lib. 723, *Inglaterra, histórica rebelión contra el rey británico Carlos I*; Crispín Botello a don Juan de Angulo, «Remítase de la Secretaría de Estado en 3 de junio de 1693 a manos de Su Majestad un resumen de lo que ocurrió en Inglaterra desde agosto de 1648 hasta el año de 56 acerca de aquellas revoluciones y constó de los papeles y consultas que habían venido de Simancas de Orden de SM», Madrid, 3/6/1693.

que supuso el tratado de 1630. Le sucederían los tratados de 1660, 1667 y 1670, de gran incumbencia en nuestra tesis para evaluar mejor las consecuencias de la guerra<sup>15</sup>.

Las relaciones diplomáticas anglo-españolas durante el siglo XVII, más particularmente durante la primera mitad de siglo y los años inmediatamente posteriores a la firma de la paz de 1660, que es la época que nos incumbe, han recibido una generosa atención por la historiografía especializada. Generalmente, han seguido la estela de los estudios comparados y han puesto el acento en la alta diplomacia y los estrechos intereses comerciales en juego, aunque sin olvidar por ello la política militar, ya en Europa como en el Atlántico en su dimensión más amplia. Para empezar, de referencia obligada son las aportaciones de John H. Elliott, Ángel Alloza Aparicio y Porfirio Sanz Camañes<sup>16</sup>, de quienes nos consideramos muy deudores por la influencia que han ejercido en la cimentación y desarrollo de esta tesis. Pero no quisiéramos eludir otras valiosas contribuciones al respecto, como son las de José R. Fernández Suárez, Albert Loomie, Josefina Castilla Soto, Carmen Fernández Nadal, Cristina Bravo Lozano, Alistair Malcom y Pier Baker-Bates<sup>17</sup>.

Igualmente han sido fundamentales para nuestra tesis aquellas monografías que, pese a enfocarse en terceras potencias o en la carrera política de individuos concretos, contribuyen a un mejor entendimiento, más completo y matizado, de las relaciones diplomáticas anglo-españolas en un contexto más amplio. Al respecto, es imprescindible referirse a los ya clásicos trabajos de Harland Taylor, José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, Jonathan I. Israel, Robert Stradling, Echevarría Bacigalupe, Rafael Valladares Ramírez, Manuel Herrero Sánchez y David Ormrod<sup>18</sup>, además de las recientes publicaciones de (nuevamente) Alistair Malcolm y Koldo Trápaga Monchet<sup>19</sup>. Lamentamos no haber podido ahondar más en el papel que desempeñó Francia como condicionante en las relaciones anglo-españolas.

De la muestra bibliográfica arriba expuesta puede apreciarse que el estudio de las relaciones diplomáticas anglo-españolas no solo ha suscitado, sino que continúa suscitando un interés palmario entre los historiadores especializados en el período. Subrayamos, asimismo, que

---

<sup>15</sup> La documentación generada se conserva en AHN Est legs. 2778/7, 2778/12, 2797/4, 2797/20, 2797/21, 2797/24, 2797/25, 2797/34, 2797/35, 2797/36, 2797/37, 2804/14, 2804/15, 2804/18, 2813/3, 2813/8. Las cláusulas de dichos tratados están editadas y reproducidas en: Abreu y Bertodano (ed.), 1740-1752, Tomos IV, V, VI, VII; Calvo, 1862, Tomo I. Por la parte inglesa, véase: TNA SP 103/66, 108/470; *Treaties, Vol. I*, ed. J. Debrett, 1785.

<sup>16</sup> Elliott, 1991; 2002a: 17-38; 2006; 2010; Alloza Aparicio, 2015; 2017: 349-370; Sanz Camañes, 1998: 291-310; 2002; 2012; 2022.

<sup>17</sup> Fernández Suárez, 1979: 31-74; Loomie, 1982: 289-307; Castilla Soto, 1989: 111-124; Fernández Nadal, 2017: 331-354; Bravo Lozano, 2022: 77-102; Baker Bates & Malcolm, 2022: 13-50.

<sup>18</sup> Taylor, 1972: 236-260; Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, 1975; Israel, 1997 [1982]; 1989; 1995; 1997; Stradling, 1992; 1994; Echevarría Bacigalupe, 1998; Valladares Ramírez, 1989: 125-138; 1991: 965-991; 1998; 2009: 339-393; Herrero Sánchez, 2000; 2016; 2020; Ormrod, 2003.

<sup>19</sup> Trápaga Monchet, 2018; Malcolm, 2019.

no cabe razón para distinguir una estricta divisoria entre relaciones diplomáticas, guerra y comercio, en tanto que realidades indisolublemente entrelazadas. Y aunque sea una obviedad, se trata de un aspecto capital en la tesis, ya que, pese al estallido de las guerras, España e Inglaterra compartían una larga historia en común de relaciones comerciales desde los siglos de la plenitud medieval y que canalizaban importantes flujos de capital. La ruptura que las guerras imponían en dichos vínculos comerciales acarrea serios perjuicios en ambos contendientes, sin que el conflicto que nos ocupa constituya ninguna excepción.

Acerca de estos trastornos nos remitimos a los clásicos estudios de Jean O. McLachlan, Ralph Davis, Rahn Phillips y Antonio Domínguez Ortiz, pero más recientemente a las aportaciones de Guadalupe Carrasco González, quien ha investigado el volumen de la comunidad mercantil inglesa en el Cádiz seiscentista, y de Ángel Alloza Aparicio y la colaboración entre este último y Juan Zofío Llorente<sup>20</sup>, quienes han contribuido decisivamente al conocimiento de la guerra económica en el siglo XVII y su aplicación al caso anglo-español. Cualquier omisión involuntaria que adolezca la relación bibliográfica que acabamos de presentar se debe a las insoslayables limitaciones de condensar pocas páginas una cuestión tan extraordinariamente rica y multifacética, objeto de una ingente cantidad de trabajos especializados, razón por la que nos hemos limitado a una muestra.

No obstante, Diana Carrió Invernizzi<sup>21</sup> lamenta que la historiografía modernista española no haya mostrado un mayor interés en las posibilidades de estudio que ofrece la diplomacia moderna en general y la del período Barroco en particular. También juzga exigua, en el mejor de los casos, la presencia en la nueva historia política de un debate alrededor de la existencia o no de una *cultura diplomática española*. Precisamente, una de las ventajas que al cuerpo diplomático español le proporcionó la singular configuración territorial de la Monarquía, con enclaves bajo su férula diseminados por buena parte del continente, fue el contacto directo con variadas formas de diplomacia que le permitían experimentar para su propio interés.

Vistos los factores que la detonaron, se puede aseverar que la guerra lanzada por Oliver Cromwell contra la Monarquía Hispánica, además de las motivaciones económicas y religiosas que se han percibido en ella, también poseyó mucho de lógica política, sobre todo para consumo interno, como reparó el teórico del derecho Carl Schmitt al exponer el diálogo amigo-enemigo: «Los puntos álgidos de la gran política son al mismo tiempo los momentos en los que el

---

<sup>20</sup> McLachlan, 1974 [1940]: 1-29; Davis, 1954: 150-166; Phillips, 1982: 775-795; Domínguez Ortiz, 1963: 71-110; Carrasco González, 1997a: 331-342; 1997b; Alloza Aparicio, 2000: 83-112; 2005: 227-279; 2008: 1.642-1.688; Alloza Aparicio y Zofío Llorente, 2006.

<sup>21</sup> Carrió-Invernizzi, 2013: 605, 608.

enemigo es contemplado como tal en la mayor y más completa claridad»<sup>22</sup>. Esto comportaba un sentido de autoafirmación del *nosotros* —los ingleses— en confrontación con una otredad congénitamente hostil —los españoles—, en quienes Cromwell, en su discurso de guerra del 17 de septiembre de 1656 identificó al enemigo natural del pueblo británico, en estrecha conexión con la idea de *Estado natural* sostenida por la filosofía política del siglo XVII<sup>23</sup>. En un contexto de gran convulsión interna en el archipiélago esto no se trataba de mera retórica política, sino que albergaba la construcción de un proyecto político interno y genuinamente británico por medio de la unión contra un enemigo común.

A diferencia de otros episodios bélicos, de los tantos que jalonan el tumultuoso devenir de las sociedades humanas, la guerra anglo-española de 1655-1660, o guerra del *Western Design*, apenas si posee repercusión mediática, salvo como una nota a pie de página más en la larga sucesión de choques armados en los que midieron sus fuerzas los imperios de España y Gran Bretaña a lo largo de tres siglos. Compárese con los episodios de la Gran Armada (1588), Gibraltar (1704), la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748), Cuba (1762) y Trafalgar (1804), por citar algunos, todos de gran resonancia mediática en múltiples canales de divulgación. No solo nos referimos a la literatura generalista, sino a aquella producción literaria que podríamos calificar lúdica o de esparcimiento, como la novela de ficción histórica. Y lo mismo hemos de afirmar para la ficción audiovisual. No es que la contienda que nos ocupa no haya recibido atención por parte de historiadores profesionales, sino que su resonancia divulgativa entre el público general, lego en los pormenores académico, ha sido tímida.

Comencemos refiriéndonos a la figura de Oliver Cromwell, el *Lord Protector* de la República entre 1653 y 1658, que sí ha gozado de una más que profusa atención mediática. Tal es así, que la campaña del *Western Design* se aparece como un exótico apéndice dentro de la política exterior del dirigente inglés, cuya alargada sombra se proyecta sobre la confrontación marítima anglo-española por el Atlántico y el Nuevo Mundo. Todavía en nuestro tiempo Cromwell es una figura incómoda, polémica por su personalidad atrabiliaria y sus limpiezas étnicas en Irlanda, por el agresivo providencialismo con el que entendía las relaciones diplomáticas, así como por la forma autoritaria de ejercer el poder. Ha despertado sentimientos encontrados, oscilantes entre la admiración y el rechazo condenatorio; su imagen como revolucionario anti-monárquico y enérgico militar inspiraría a los grandes líderes de masas de comienzos del siglo XX, desde Vladimir Ilich Uliánov —Lenin— hasta los tempranos grupos paramilitares fascistas

---

<sup>22</sup> Schmitt, 2006 [1932]: 97-98.

<sup>23</sup> *Cromwell's Letters*, II, Speech V, 507-557.

de los años veinte y treinta; su responsabilidad en las limpiezas étnicas perpetradas contra los irlandeses ha legado a la posteridad un doloroso recuerdo que presente en dicha isla; de igual modo, su política belicista antiespañola condicionó el futuro de las relaciones entre ambas potencias en el curso del siguiente siglo y medio. Su estatua, junto al Parlamento de Westminster, que él mismo disolvió, constituye motivo para el debate. Pero nadie puede negar su influencia decisiva en la configuración moderna del Reino Unido<sup>24</sup>.

Sin embargo, estrictamente hablando, Cromwell fue el ejecutor del proyecto antillano, pero no su verdadero ideólogo, como veremos en su debido espacio. Influido por los consejos de algunos predicadores puritanos, los anhelos de una emergente clase mercantil vinculada al mundo ultramarino americano y el recuerdo de la guerra corsaria promovida contra los españoles a finales del siglo anterior. De hecho, la guerra entre la España filipina y la Inglaterra isabelina no solo puso fin a la tradicional alianza anglo-castellana (ya muy tocada a partir del reinado de Enrique VIII) y abrió la puerta a una propaganda que compuso un retrato interesadamente deformado del otro, en el que se exageraban todos los vicios hasta la hipérbole para desacreditar al enemigo. Oliver Cromwell se encontró con gran parte del trabajo hecho de cara a la legitimación de su deliberada ofensiva antiespañola<sup>25</sup>. Pero el conflicto que nos ocupa es mucho más complejo en sus orígenes; hunde sus raíces en intereses coloniales nacidos en los mismos albores del siglo. Veamos las fuentes para su estudio.

Las fuentes escritas más tempranas de la expedición del *Western Design* nos conducen a la BL, y en particular se las debemos a: William Penn, Robert Venables, Edward D'Oyley y H. Whistler. Al primero se le encargó el mando del dispositivo naval, y nos ha legado el diario de su buque insignia, el *Swiftsure*, en el que da cuenta de los percances ordinarios que experimentó desde los momentos iniciales de la puesta en marcha de la empresa, en el otoño de 1654, hasta el regreso a Inglaterra a finales del año siguiente, tras la conquista de Jamaica<sup>26</sup>. Por lo que concierne a Robert Venables, adelantamos que se le asignó la dirección de las tropas de tierra que participaron en aquella empresa, aunque es un dato bien conocido, pues su testimonio de los hechos —*The Narrative of General Venables*— es, con certeza, el que ha conocido mayor difusión de todos, convirtiéndose en objeto asiduo de citas en todas las obras críticas que han tratado la cuestión. Aunque sigue siendo de obligada consulta, es sobradamente conocida y ha

---

<sup>24</sup> Una completa relación bibliográfica y sugerente balance sobre la vida de Oliver Cromwell puede encontrarse en las notas a pie de página número 82, 83 y 84 de Sanz Camañes, 2012: 365-367; también en 2022: 13-22. Recientemente ha visto la luz una nueva biografía que está gozando de una amplia acogida en Reino Unido. Hutton, 2021.

<sup>25</sup> Sanz Camañes, 2022: 144.

<sup>26</sup> El diario de William Penn fue recogido en formato impreso, titulado *Journal of the Swiftsure, and accompanying documents*, o *Journal of every day's Proceedings in the Expedition*, por G. Penn para la edición en dos volúmenes de sus memorias de William Penn. *Penn's Memorials*, II: 51-132.

sido ampliamente utilizada por los historiadores especializados en el período<sup>27</sup>. Del tercero, Edward D'Oyley, quien tomaría el relevo en el mando de la fuerza expedicionaria y sería el primer gobernador de la Jamaica inglesa, traemos a colación su *Original Journal*, que abarca el período de siete años comprendido entre noviembre de 1655 y mayo de 1662<sup>28</sup>. Nos queda por referirnos al cuarto diario, también ampliamente utilizado, que documenta de primera mano la expedición, y que lleva por título *Voyage to the West Indies*, de H. Whistler, útil como un complemento a las dos fuentes anteriormente referidas<sup>29</sup>.

Además de estas tres fuentes documentales, con certeza las más conocidas y trabajadas en los estudios críticos acerca de la expedición antillana de 1654-1655, existe un vasto piélagos de documentos históricos relativos a la política imperial inglesa en el Caribe y el conjunto de las Indias Occidentales durante el período estuardiano y el interregno, desde la muerte de Isabel de Tudor hasta el triunfo de la Revolución de 1688. Fruto de un riguroso trabajo con dichas fuentes que, ya en el siglo XVIII llevaron a cabo algunos autores directamente vinculados con la política colonial británica, vieron la luz las primeras obras adornadas de un espíritu crítico y científico. Fue también a partir de entonces cuando comenzó el trabajo de recopilación y ordenación archivística de los documentos concernientes a la política imperial del Protectorado de Cromwell, una labor que resultaría en las colecciones y series documentales que en la actualidad se conservan en la ya mencionada BL y en los TNA<sup>30</sup>. La creación en 1785 del Archivo General de Indias (AGI) a todas luces supuso una piedra miliar, acaso la más importante, para desentrañar los pormenores del *Western Design* y sus consecuencias más directas desde la perspectiva española, si bien habría que esperar todavía hasta el siglo XX para que los historiadores empezasen a acudir a él de manera más sistemática<sup>31</sup>.

---

<sup>27</sup> En realidad, más que un único texto, la *Narrative* consta de varios escritos: una embarullada y extensa relación de la expedición, acompañada de misivas con motivo de aquella expedición. De la narración de Robert Venables existen dos copias manuscritas a partir del original. La primera copia, que data de 1677, se le atribuye a William Godsalve, y se encuentra en: BL Add MS 11410, Sin título, fols. 56r-143r. La segunda copia es más tardía, del siglo XVIII, y perteneció a la colección personal de Edward Long, aunque en ella se refiere a Venables de forma errónea como Richard, en vez de Robert, y se localiza en: BL Add MS 12429, *The Narrative of General Venables, of the Expedition to the Island of Jamaica and the conquest thereof under the Protectorship of Oliver Cromwell*, fols. 7v-72r. En cambio, la versión impresa a cargo de Charles H. Firth, de 1900, procede de una copia de Gardiner de 1899, que a su vez está copiada de una copia más antigua y breve. Es la más difundida de las versiones que de los escritos de Venables suelen circular. Firth (ed.), 1900.

<sup>28</sup> BL Add MS 12423, *Original Journal of the proceedings of Colonel D'Oyley, during the time he held the chief command in the island of Jamaica, 19 November, 1655, to 27 May, 1662*.

<sup>29</sup> BL Sloane MS 3926, H. Whistler: *Voyage to the West Indies, 1654*, fols. 3r-37r.

<sup>30</sup> Para un acercamiento a las fuentes documentales primarias en inglés que se conservan en la BL, consúltese el catálogo de Wells, 2000. En cuanto a los TNA, la serie principal con la que trabajar es *Colonial* (CO), aunque es aconsejable consultar la sección *State Papers*, series *Domestic*, *Interregnum* y *Foreign*.

<sup>31</sup> Véanse las consultas del Consejo y Junta de Guerra de Indias, en la sección Indiferente General (IG) y la correspondencia de las autoridades coloniales españolas, en las secciones de México y Santo Domingo (SD).



Fig. 1. Mapa político y físicos del Mar Caribe en la actualidad. Fuente: [caribbean.home.blog/2018/12/06/the-political-map-of-the-caribbean/](http://caribbean.home.blog/2018/12/06/the-political-map-of-the-caribbean/).

Edwar Long, administrador británico de Jamaica en el siglo XVIII e influyente propietario de esclavos, se sirvió de los ya mencionados testimonios documentales para su *History of Jamaica, or General Survey of the Antient and Modern State of that Island* (1774), que abriría el camino a futuros historiadores. Se le reconoce a Long el mérito de compilar una variopinta documentación relativa a Jamaica, que incluye cartas, registros oficiales y extractos procedentes de las minutas del *Council of Jamaica* y del *Office of Trade and Plantations*, entre 1660 y 1715, en relación con un memorándum entregado por Thomas Pitt. Con posterioridad, en el año 1800, pero muy en relación con la senda trazada por Long, vio la luz un curioso volumen compilatorio de fuentes relativas a Jamaica, bajo el título *Interesting Tracts, relating to the Island of Jamaica, consisting of Curious State Papers, Councils of War, Letters, Petitions, Narratives, &c. &c., which throw great light on the history of that island, from its conquest, down to the year 1702*, publicado en Santiago de la Vega<sup>33</sup>.

Tampoco hemos querido desatender las múltiples posibilidades a las que se prestan las fuentes impresas o editadas, que generalmente son precedidas de análisis críticos introductorios. El caso mejor conocido y más empleado es el de los *Calendars of State Papers*, un completo muy práctico en caso de no existir la posibilidad de consultar in situ las diversas series de *State Papers* en los archivos británicos. En particular, llamamos la atención de la serie *Colonial, America and the West Indies*, que facilita un seguimiento a la política adoptada por los gobiernos ingleses con respecto a las Indias Occidentales. Puede ser complementada con los *Navy Papers* recogidos al final de cada volumen de la serie *Domestic, Interregnum*<sup>34</sup>. Y todo ello sin menoscabar la valiosa correspondencia de los embajadores venecianos, con posibilidad, el servicio de inteligencia más sofisticado de la Europa del Seiscientos<sup>35</sup>. El acceso a dichas colecciones se puede realizar a través del portal British History Online (BHO)<sup>36</sup>.

En el estudio del *Western Design* y la política colonial inglesa con respecto al temprano mundo atlántico anglosajón, es ineludible recurrir a la documentación generada por los grandes protagonistas. En primer lugar, el mismo Cromwell, el gran valedor del proyecto imperial, a

---

<sup>33</sup> Long, 1774, I, ch. xi, § 1-5: 221-308. Estos documentos se encuentran en un volumen facticio titulado *Papers relating to Jamaica, presented by C. E. Long*, en BL Add MS 12426. Thomas Pitt (1653-1726) fue gobernador de la isla de Jamaica desde el 7 de julio de 1698 al 18 de septiembre de 1709; *Interesting Tracts*, 1800.

<sup>34</sup> *Calendar of State Papers, Colonial, America and West Indies*, ed. W. N. Sainsbury, London, HMSO, 1860, 1880, 1889, 1893: CSPC [vol. 1] 1574-1660; [vol. 5], 1661-1668; [vol. 7] 1669-1674; [vol. 9] Addenda 1574-1674. Para la política naval e imperial, complementétese con *Calendar of State Papers, Domestic: Interregnum (1649-1660)*, ed. M. A. E. Green (13 vols.), London, HMSO, 1875-1886: CSPD 1649-1650; 1650; 1651; 1651-1652; 1652-1653; 1653-1654; 1654; 1655; 1655-1656; 1656-1657; 1657-1658; 1658-1659; 1659-1660.

<sup>35</sup> *Calendar of State Papers, Venice*, ed. A. B. Hinds, London, HMSO, 1909, 1921, 1923-1925, 1927, 1929, 1930, 1931: CSPV [vol. 15] 1617-1619; [vol. 23] 1632-1636; [vol. 24] 1636-1639; [vol. 25] 1640-1642; [vol. 26] 1642-1643; [vol. 28] 1647-1652; [vol. 29] 1653-1654; [vol. 30] 1655-1656; [vol. 31] 1657-1659; [vol. 32] 1659-1661.

<sup>36</sup> Adjuntamos el enlace al catálogo: [www.british-history.ac.uk/catalogue](http://www.british-history.ac.uk/catalogue).

quien se le reconoce más de una treintena de cartas identificadas de su correspondencia personal con los mandos militares y políticos que ejecutaron sus designios<sup>37</sup>. Pero también hemos de considerar a otras figuras notables, como la del prominente secretario John Thurloe<sup>38</sup>, el connotado consejero militar y estadista sir William Clarke<sup>39</sup>, quien sirvió como secretario personal del general de la marina George Monck, duque de Albemarle, así como el político Thomas Burton<sup>40</sup>, *MP* por Westmorland en 1656-1659, cuyo diario de las sesiones parlamentarias sigue constituyendo una fuente esencial para conocer la política inglesa del régimen del Protectorado. En esta línea, cabe destacar la labor compilatoria de documentación política e institucional que en los últimos años del siglo XIX y comienzos del XX recabaron varios de los más reputados historiadores británicos de la época victoriana. Tal es el caso de la labor de compilación y edición que llevaron a cabo Samuel R. Gardiner<sup>41</sup> y de manera conjunta Charles H. Firth y Robert S. Rait<sup>42</sup>. En lo concerniente a las fuentes de índole política, también han de contemplarse los diarios de las sesiones en las cámaras de los Comunes y de los Lores<sup>43</sup>, editados y publicados en los siglos XVIII y XIX.

Llama poderosamente la atención que la historiografía del siglo XIX no prestase un interés particular a la guerra anglo-española ni al *Western Design*, en general, que para entonces había quedado relegado al olvido, como un anecdótico pie de página de las primeras fases de la expansión inglesa por el orbe, lejanas en el imaginario popular británico de la plenitud imperial del Ochocientos. Fue en los años cincuenta de dicho siglo cuando en Francia vio la luz, de la mano de François Guizot, uno de los más conspicuos representantes de la historiografía liberal entonces boga en ese país, la *Histoire de la république d'Angleterre et de Cromwell* (1855-1856), que conoció una buena aceptación de mercado y traducciones a otros idiomas<sup>44</sup>. Pero en esa obra, la expedición contra las posesiones españolas en el Nuevo Mundo apenas constituye una efímera nota en el conjunto de la política del interregno inglés.

La contienda en cuestión permaneció desdeñada hasta los últimos instantes del propio siglo, y la historiografía victoriana tampoco contribuyó a revertir la tendencia: «a mere incident unimportant in itself and in its relations and results», tal y como la definió Seeley<sup>45</sup>; en suma,

---

<sup>37</sup> *Cromwell's Letters*, 1904 (ed.), 3 vols.; *Cromwell's Writings*, 1945 (ed.), 4 vols.

<sup>38</sup> *Thurloe State Papers (TSP)* 1742 (ed.), 7 vols

<sup>39</sup> *Clarke Papers*, 1891-1901 (ed.), 4 vols.; complementada en *Further Selections*, Henderson (ed.), 2006.

<sup>40</sup> *Burton Diary*, 1828, 4 vols.

<sup>41</sup> Gardiner (ed.), *Constitutional Documents of the Puritan Revolution (GCD)*, Oxford, Clarendon, 1899.

<sup>42</sup> Firth (ed.), *The Last Years of the Protectorate, 1656-1658*, London, Longmans, Green & Co., 1909, 2 vols.; Firth & Rait (eds.), *Acts and Ordinances of the Interregnum, 1642-1660 (AOI)*, London, HMSO, 1911, 2 vols.

<sup>43</sup> *Journals of the House of Commons (CJ)*; *Journal of the House of Lords (LJ)*.

<sup>44</sup> Del estudio de François Guizot nos remitimos a la edición en español de Fernando Gaspar, Madrid, 1858.

<sup>45</sup> Seeley, 1922 [1895], vol. 2: 73-75.

un choque de escasa repercusión en la dialéctica entre grandes potencias europeas, que no merecía más atención. No sería hasta la última década de siglo cuando una historiografía cada vez más profesionalizada y sofisticada ponderase el valor de la política americana de Cromwell y sus efectos en la articulación del futuro Atlántico anglosajón. El tiempo no ha respaldado la sentencia de Seeley, no al menos si atendemos a la desbordante generosidad que el *Western Design* ha conocido en cuanto a la producción académica.

No es para menos, si observamos el carácter pionero que desde el principio revistió el *Western Design* para la construcción de la Inglaterra imperial en los dos siglos y medios que le siguieron. Fue el primer intento inglés por hacerse con un territorio americano que ya se encontraban bajo la soberanía de otra potencia europea —España— y bajo un completo control político. Esto marcaba una diferencia insoslayable con la ocupación hasta la fecha de un puñado de pequeñas y deshabitadas islas del cinturón antillano. Samuel R. Gardiner ha visto en el desafío de Cromwell a España el punto de inflexión crítico en la política exterior inglesa<sup>46</sup>. También, lo interpretaría así posteriormente el historiador marxista Christopher Hill<sup>47</sup>, quien consideró la campaña antillana de 1655 como la primera empresa colonial respaldada y organizada por la autoridad política, sin interferencias de medios privados, lo que comporta una diferencia con las empresas corsarias instigadas por la reina Isabel I un siglo anterior.

La literatura en torno a la conquista inglesa de Jamaica en 1655, sobre todo dentro de la producción historiográfica anglosajona, es amplísima, ya se trate de como un apunte en obras más generalistas o como parte de trabajos cuya temática principal estriba en la rivalidad europea por el dominio del Caribe en el siglo XVII y en la primera fase del imperialismo inglés en las Indias Occidentales, en las que se pone en relación el caso jamaicano con otras islas del entorno antillano. En lo que podríamos identificar como una etapa historiográfica más temprana, que se correspondería con la segunda mitad del siglo XIX y las dos primeras décadas del XX, lo más intuitivo o fácil era un tratamiento del *Western Design* a través del estudio de las convulsiones acontecidas en la metrópoli británica durante el proceso revolucionario de mediados de siglo, las sucesivas guerras civiles y el Interregno, lo que ya habla a las claras de la atención privilegiada que ha recibido esta etapa histórica por parte de la historiografía *clásica* anglosajona (entiéndase, las épocas victoriana y eduardiana), todavía de una marcada tendencia política *whig*, liberal y positivista. Sobresalen por su calidad y trascendencia los trabajos del ya citado Samuel R. Gardiner y Charles Firth, a quienes nos referiremos con más atención en su debido momento, pero que aprovechamos para citar.

---

<sup>46</sup> Gardiner, cit. en Newton, 1933: 214.

<sup>47</sup> Hill, 1980: 117.

En lo que hace al *Western Design*, dentro de la mencionada corriente nos encontramos con estudios específicamente centrados en las relaciones diplomáticas entre la Inglaterra de Cromwell y la España de Felipe IV, en general, y en la conquista de inglesa de Jamaica, en particular. Esta literatura aborda la campaña militar en la isla que siguió a la expedición inicial, lo que incluye la supresión de la guerrilla española que por cinco años resistió a la fuerza inglesa, o bien estudios más generales que abordan problemáticas de índole más poliédrica, que nos conducen a la alta política entre estados y a los inicios de la configuración del atlántico anglosajón. El listado de nombres es copioso, por lo que nos contentaremos con citar a los que hemos utilizado para nuestro balance historiográfico y nos han servido en el curso de nuestras pesquisas: J. W. Fortescue, Hugh E. Egerton, Frank Strong, George L. Beer, Clarence H. Haring, Arthur Percival Newton, y específicamente centrado en Jamaica, los estudios a cargo de Frank Cundall<sup>48</sup>. Una aproximación a los orígenes de la política imperial inglesa desde una óptica más general la encontramos en John R. Seeley y Arthur Hassall<sup>49</sup>.

Una vez en los años veinte y treinta del siglo XX nos encontramos ante un plantel de reputados historiadores anglosajones —con una creciente participación de investigadoras— que se consagraron a la encomiable labor de rescatar del olvido fuentes históricas de gran valor para el estudio del *Western Design* y otras problemáticas más generales. Siempre en relación con el ámbito colonial atlántico y los subsiguientes conflictos entre potencias imperialistas que subyacen en el fondo de la cuestión: Virginia Holliman e Irene A. Wright son los nombres femeninos más destacables de entonces, aparte de los mencionados anteriormente que siguieron activos en aquellos años, a quienes se les uniría Roland Hussey<sup>50</sup>. Pero lo más interesante de la época fueron las ediciones de documentación primaria, gracias a las cuales el acceso a fuentes de primera mano se vio facilitado para futuros investigadores. Leo F. Stock editó una interesante colección titulada *Proceedings and debates of the British Parliaments respecting North America*<sup>51</sup>. En ella recopilaba los debates que tuvieron lugar en el seno cameral de Westminster, dedicando el primer volumen de dicha colección al siglo XVII y los orígenes en Inglaterra de las deliberaciones en torno a la política que debía adaptarse para el Nuevo Mundo.

Por aquellos años, la historiadora Irene A. Wright editaba en inglés, a partir de la documentación original que consultó en el AGI, los testimonios de los capitanes Pallano y Castilla, testigos directos por parte española de la ofensiva inglesa contra Santo Domingo y Jamaica,

---

<sup>48</sup> Fortescue, 1894: 184-197; Egerton, 1897; Strong, 1899: 228-245; Beer, 1959 [1908]; Haring, 1910 (ed. española de 2003); Cundall, 1915; 1919; Newton, 1914; 1933.

<sup>49</sup> Seeley, 1922 [1895]; Hassall, 1912.

<sup>50</sup> Holliman, 1924; Wright, 1930: 117-147; Hussey, 1929: 286-302.

<sup>51</sup> Stock (ed.), 1924, vol. 1.

junto a la correspondencia del gobernador de la Real Audiencia, el conde de Peñalba, algunos informes adicionales de carácter notarial y de la tesorería, así como una descripción geográfica de La Española. Datos que le permitirían la elaboración de un artículo que abordaba la reacción española a la conquista de Jamaica por los ingleses. Este compendio de documentos españoles originales fue editado y publicado con el título «Spanish Narratives of the English Attack on Santo Domingo, 1655», en *Camden Miscellany*, vol. XIV; en cuanto a la *Relación* del capitán Castilla, la transcribió íntegramente para su artículo «The English Conquest of Jamaica», que fue publicado en el número anterior de la revista *Camden Miscellany*, vol. XIII.<sup>52</sup> Y mientras I. A. Wright daba a conocer las fuentes primarias españolas, el historiador Vincent T. Harlow hacía lo propio con el testimonio del capitán corsario William Jackson, en quien se quiso ver al más directo precursor del *Western Design*, que publicó en la revista *Camden Miscellany*. Cabe asimismo reconocerle a V. T. Harlow la edición de un volumen misceláneo en el que compilaba un conjunto de textos relativos a los orígenes del Atlántico colonial anglosajón, que llevaba por título: *Colonising Expeditions to the West Indies and Guiana, 1623-1667*<sup>53</sup>.

Las décadas centrales del siglo XX presenciaron la incorporación de nuevos perfiles al estudio de esta cuestión, lo que inyectó savia nueva a la investigación académica realizada hasta entonces. En 1950 vio la luz en *The Journal of Modern History* un artículo de Menna Prestwich en el que se abordaba la lógica subyacente tras la política exterior del Protectorado, donde se le otorgaba un protagonismo destacado a los principios ideológicos puritanos que guiaron al *Lord Protector* en sus relaciones con otras potencias, aunque relegaba a un plano secundario las razones de índole más mundana o material<sup>54</sup>. Más resonancia conoció, dos años después, la publicación de *Jamaica española*, de Francisco Morales Padrón, en tanto que supuso un verdadero hito historiográfico, al roturar terreno prácticamente virgen<sup>55</sup>. Por primera vez se llevó a efecto un estudio de la pérdida de Jamaica íntegramente tratado desde la perspectiva española, apoyado en fuentes documentales hispanas. Y sinceramente, con la documentación del AGI no se puede aportar mucho más que sea sustancialmente novedoso, prueba de la buena salud que aún posee el trabajo de Morales Padrón, pese al tiempo transcurrido.

Seis años después, en 1958, fue alumbrado en México la minuciosa investigación de Joaquín M. Inchaustegui Cabral, quien puso el foco en el proyecto antillano de Cromwell y concibió un trabajo que es un ejemplo de descripción densa de las fuentes documentales<sup>56</sup>. Fue

---

<sup>52</sup> Wright (ed.), 1923; 1926.

<sup>53</sup> Harlow (ed.), 1923: v-xxvi, 1-39; (ed.), 1925.

<sup>54</sup> Prestwich, 1950: 103-121.

<sup>55</sup> Morales Padrón, 1952: 315-406.

<sup>56</sup> Inchaustegui Cabral, 1958. Cabe preguntarse la posibilidad de que esta obra esté incompleta.

por esas mismas fechas cuando de la mano de Clinton V. Black vio la luz una *History of Jamaica*, de carácter sintético e introductorio, que, si bien es una útil lectura de iniciación, no aportaba ninguna novedad a los trabajos anteriores de la tradición historicista decimonónica y se constreñía a un análisis muy superficial, comprensible por la necesidad de abarcar una explicación histórica que se extendía hasta el siglo XX. Mucho más interesante es la contribución del historiador jamaicano Stanley A. G. Taylor, de 1965, un modélico ejercicio de sistematización rigurosa de fuentes<sup>57</sup>.

Con el ocaso del siglo y el cambio de milenio también llegaron nuevas corrientes historiográficas, menos definidas en sus procedimientos metodológicos, más eclécticas, pero quizás por ello más receptivas a las nuevas problemáticas de estudio que no dependen tanto del hecho tangible, de la mano de connotados especialistas como John F. Battick, Blair Worden, David Armitage y Robert Brenner<sup>58</sup>. Continúa el interés por la figura de Cromwell, su discurrir, sus pensamientos, como también sus motivaciones para romper las hostilidades con España, algo que no ha dejado de ser objeto de discusión en torno a la prevalencia de los intereses políticos, económicos e ideológicos en su ejecución. Estos trabajos también han buscado la imbricación de los orígenes del *Western Design* con la política interna del Interregno y la emergencia de una nueva clase mercantil implicada en el comercio colonial atlántico.

Cabe observar asimismo un mayor esfuerzo por contextualizar la política imperial de Cromwell en un contexto más amplio que nos dirige a la historia del nacimiento del primer Atlántico anglosajón y su encaje en la llamada *Historia Atlántica*. En resumen, el *Western Design* es un asunto que continúa inspirando tesis doctorales, artículos y monografías en ámbitos académicos, cuyo reverdecer ha ido de la mano de James Robertson, la tesis doctoral de Harrington, un artículo de Rafael Reichert y los recientes libros de Carla G. Pestana y Porfirio Sanz Camañes<sup>59</sup>, quienes más han profundizado en ello durante este último lustro. Queda de manifiesto que la problemática de las relaciones diplomáticas anglo-españolas no solo concita interés, sino que goza de buena salud y se encuentra más de actualidad que nunca.

En suma, cabe observar cómo la reivindicación de la contienda, primero por la historiografía de habla inglesa y luego por la de habla española, ha procedido principalmente de los estudios americanistas, ya existentes en la transición de la era victoriana a la estuardiana. Lo que ha servido para poner de relieve el peso de la política imperialista de Oliver Cromwell, sí,

---

<sup>57</sup> Black, 1973 [1958]; Taylor, 1965 (hemos utilizado la republicación de 1969).

<sup>58</sup> Battick, 1972: 76-84; Worden, 1985: 125-145; Armitage, 1992: 531-555; Brenner, 2011 [1993].

<sup>59</sup> Robertson, 2002: 813-839; 2005: 15-22; Harrington, 2004; Reichert, 2009: 9-35; Pestana, 2004; 2005: 1-31; 2014: 321-360; 2017; Sanz Camañes, 2022.

pero también en detrimento de otras realidades geográficas del conflicto, tales como el bloqueo del sistema de flotas y galeones en el Atlántico y la presencia naval inglesa frente a la costa de Cádiz, por no mencionar las campañas corsarias en las aguas europeas y las contramedidas implementadas por el gobierno de Cromwell. Precisamente, fue en el frente atlántico donde se sucedieron los grandes golpes contra las flotas españolas.

No ha de olvidarse que *grosso modo* la forma final que adquirió la estrategia inglesa en el transcurso de la guerra fue la de un movimiento de tenaza mediante el uso de dos escuadras simultáneas: la enviada al Caribe y la desplegada frente al litoral gaditano. Un planteamiento semejante ofrecía múltiples combinaciones para ahogar el sistema atlántico que sustentaba el crédito financiero de la Monarquía Hispánica y así vencerla por agotamiento. He aquí el esquema básico para comprender el conflicto del *Western Design* en toda su dimensión. Hasta la fecha, puede que quien lo haya percibido con mayor nitidez haya sido el historiador J. M. Inchaustegui Cabral para su obra sobre el plan antillano de Cromwell, aunque su análisis se limita al plan antillano original y a su fallida ejecución<sup>60</sup>.

Quizás parte de la explicación de este olvido estribe en que los procedimientos heurísticos son menos intuitivos. ¿A qué fuentes acudir? A diferencia del teatro de operaciones antillano, que en los fondos archivísticos españoles y británicos aparece clasificado con mayor concreción, en secciones concebidas para las Indias Occidentales, la documentación en torno a los enfrentamientos por mar adolece de una cierta diseminación por múltiples fondos y colecciones. Ello implica una ardua labor de diversificación de los fondos consultados, un exhaustivo trabajo cotejando fuentes españolas y británicas. Tal vez ahí estribe la razón de que los enfrentamientos militares ajenos al frente caribeño sean habitualmente tratados de forma individualizada, como si se tratasen de hechos inconexos, aislados entre sí y carentes de conexión con la coyuntura bélica general, con una clamorosa ausencia de la evolución que experimentó en aquellos cinco años el tráfico convoyado entre España y las Indias. El cruce y comparación de fuentes es la única manera de llevar a cabo dicho cometido si pretendemos adquirir un criterio propio.

En el caso de las fuentes primarias españolas no podemos ofrecer ningún fondo en particular, sino que aconsejamos la recopilación de muestras en diversos archivos. Hemos priorizado los archivos estatales, aunque no por ello dejamos de reconocer la importancia de continuar futuras investigaciones a través de los fondos de archivos locales. De los estatales, el ya citado Archivo General de Indias, sin lugar a dudas, aunque para las operaciones en Europa también sea ineludible la consulta en el AGS y el Archivo del Museo Naval (AMN), a los que

---

<sup>60</sup> Inchaustegui Cabral, 1958: 340-341.

hemos recurrido principalmente, entre otros que aparecen recogidos en el apartado de bibliografía y que omitimos aquí para no extendernos en demasía en esta introducción<sup>61</sup>. Mayor es la dispersión que presentan las fuentes documentales inglesas para el seguimiento de la guerra naval en los frentes europeos. Estas fuentes se encuentran mayormente en TNA y en el fondo documental del National Maritime Museum (NMM), perteneciente a los Royal Museums of Greenwich (RMG), que no nos ha sido posible consultar, pero que consideramos importante indicar aquí<sup>62</sup>. Asimismo, conviene remitirse a la correspondencia e informes de los principales oficiales ingleses al mando de las operaciones de crucero en las aguas españolas que dieron regularmente cuenta a *Lord Protector* y a la secretaría del Protectorado<sup>63</sup>.

Quizás dicha dispersión en las fuentes para la investigación, junto al hecho de que la guerra naval librada entre ambas potencias consistiese principalmente en rutinarias labores de bloqueo y vigilancia, casi sin enfrentamientos, sean algunas de las razones que expliquen la más bien escasa atención recibida por los especialistas. Por desgracia, también han incidido en contra de la adecuada comprensión de la guerra las pasiones nacionales, que inducen a sesgos y distorsiones interesadas para alimentar los anhelos patrioterros<sup>64</sup>. Un problema que ni siquiera pudo superar la llegada del año 1900, pese a la creciente profesionalización del oficio de historiador desde finales del siglo XIX, cuando empezó a percibirse un mayor rigor académico, de la mano de figuras destacadas como Hepworth Dixon y los ya referenciados Firth y Gardiner<sup>65</sup>, especialistas en la etapa revolucionaria, así como una pléyade de historiadores militares vinculados a la marina de guerra. De este grupo nos incumben Leonard G. C. Laughton, quien

---

<sup>61</sup> Del AGI nos remitimos a las consultas originales del Consejo y Cámara de Indias, reales decretos, cartas y expedientes que podemos encontrar en las secciones IG y Contratación (C); también a la correspondencia consular, en la sección Consulados (Co); para el caso del AGS, es de consulta obligada la sección Guerra y Mar (GYM); del AMN nos remitimos a las colecciones Vargas Ponce (VP), Sanz Barutell (Bar.) y Fernández Navarrete (FN). Por lo que hace a nuestro trabajo en el Archivo Histórico Nacional (AHN), ha sido significativamente menos exhaustivo, ya que no le hemos concedido una importancia preferencial en la selección de los fondos, por lo que los documentos de esta procedencia no están tan presentes en la investigación. Pero citamos alguna referencia a episodios específicos de la contienda. En cuanto al Archivo Histórico Municipal de La Laguna, Tenerife (AHMLL), no hemos tenido la ocasión de consultarlo, lo que no nos impide valernos de uno de los documentos en torno a la batalla de Tenerife que se conserva en el Fondo Ossuna, núm. de referencia 095, fols. 181v-185r (originales), 143v-147r (facticios), gracias a su reproducción en Anchieta y Alarcón, 2017 (ed.): 282-285. No nos habría sido posible sin la inestimable ayuda que nos ha brindado el historiador canario Alberto García Montes de Oca, a quien citamos aquí para agradecerle su asistencia.

<sup>62</sup> En concreto, los legajos generados por la Navy Commission & related bodies, en la sección SP, serie *Domestic*, así como los documentos del *Council of State, Interregnum*, que recogen testimonios de las decisiones políticas que afectaban a la guerra naval; de igual modo, es interesante consultar las secciones *Admiralty* (ADM) y *High Court of Admiralty* (HCA), los papeles de la *Public Record Office* (PRO) y, a modo de complemento de todo lo anterior, los papeles de las secretarías estatales para asuntos externos, más específicamente la serie Spain.

<sup>63</sup> En las ya citadas compilaciones documentales: *TSP*, 1742 (ed.), 7 vols.; *Blake's Letters*, 1937 (ed.); *Cromwell's Writings*, 1945 (ed.), 4 vols.; *Clarke Papers*, 1891-1901 (ed.), 4 vols.; Henderson (ed.), 2006.

<sup>64</sup> Unos problemas sobre los que ya llamó la atención Morales Lezcano, 1967: 5-10.

<sup>65</sup> Dixon, 1852; Firth, 1905: 228-250; 1909, I y II; Gardiner, 1894-1903, 4 vols.

colaboró para la monumental obra dirigida por William L. Clowes en torno a la historia de la *Royal Navy*, y más tardíamente al prolífico H. Richmond<sup>66</sup>, en quienes todavía se percibían preferencias nacionales. Transcurrido un siglo desde que vieses la luz, siguen constituyendo una referencia útil.

De igual modo sucede en el ámbito hispanófono con la obra enciclopédica del oficial e historiador naval Cesáreo Fernández Duro, así como la publicación de la obra de Dionisio de Alcedo por el historiador americanista don Justo Zaragoza<sup>67</sup>, de fines del siglo XIX. Desde la posguerra, tanto española como británica, algunos historiadores han vuelto sobre estas cuestiones: Miguel Santiago Rodríguez, Antonio Rumeu de Armas, Antonio Domínguez Ortiz, Víctor Morales Lezcano y John Powell<sup>68</sup>, entre otras múltiples referencias en obras generalistas sobre la marina inglesa, que, precisamente por tratarse de trabajos que abarcan una temática muy amplia, no pueden profundizar al respecto, y que por eso mismo preferimos omitirlas aquí. Los trabajos mencionados principalmente abordan dos hechos específicos: la batalla de Cádiz de 1656 y el combate de Santa Cruz de Tenerife de 1657. Ambos han sido objeto de artículos y trabajos monográficos sobre la política exterior del Protectorado, cuando no son mencionados en obras generalistas de la historia naval española y británica y de las relaciones diplomáticas entre ambas potencias.

Adviértase la antigüedad de los trabajos referidos, en no pocos casos, superior al medio siglo e incluso al siglo. También echamos en falta en dichas aportaciones —sin que con esta observación esté en nuestro afán menoscabarlas— una puesta en conexión de los referidos episodios bélicos entre sí, reforzando el carácter de unidad cohesionada a la guerra, como también con el contexto crítico de mediados de siglo. En dicho sentido, las principales excepciones las debemos a las recientes publicaciones de Ángel Alloza Aparicio y de Porfirio Sanz Camañes<sup>69</sup>, quienes han contribuido a dotar al conflicto de esa visión de conjunto y contextualización dentro de la diplomacia anglo-española tan necesarias. Recientemente, hemos sabido del proyecto de Paul Sutton para elaborar en cinco volúmenes una historia del conflicto anglo-español que salde esa deuda largo tiempo pendiente y proporcione una perspectiva íntegra de todos los frentes en que se desarrollaron las operaciones militares. Hasta ahora, la editorial Helion & Co. ha publicado para su serie «Century of the Soldier 1618-1721», sobre la historia militar del siglo XVII,

---

<sup>66</sup> Clowes (ed.), 1898, vol. 2; Richmond, 1953: 127-140.

<sup>67</sup> Alcedo y Herrera, 1883; Fernández Duro, 1892: 50-58; 1899, caps. II-III.

<sup>68</sup> El trabajo de Santiago Rodríguez se conserva en BULL Ms. 153 (expresamos nuestro agradecimiento a Alberto García Montes de Oca por darnos a conocer esta referencia); Rumeu de Armas, 1947-1950, Tomo III; Domínguez Ortiz, 1967: 299-307; Morales Lezcano, 1967: 5-37; Powell, 1972.

<sup>69</sup> Alloza Aparicio, 2015; Sanz Camañes, 2022.

los dos primeros volúmenes, centrados en la campaña en las Indias Occidentales<sup>70</sup>. Por desgracia, no nos ha sido posible leer todavía ninguno de ellos.

Consideramos, no obstante, que muchas de las aportaciones más sugerentes, innovadoras en sus planteamientos y que por ello mismo más invitan a la reflexión, han provenido de la mano de lo que hemos identificado como un tercer grupo de historiadores, más familiarizados con los mecanismos del crédito de la Corona, financiación de la Carrera de las Indias, comercio atlántico, así como los cambios que operaron en el sistema atlántico español durante los años críticos de mediados de siglo. Aun no habiendo tratado a fondo la guerra anglo-española como el asunto central de sus investigaciones, aluden con precisión a los efectos del bloqueo naval inglés y sus efectos para el comercio colonial. Morineau<sup>71</sup> fue quien identificó un *efecto Drake* a fines del siglo XVII, en obvia referencia a la guerra predatoria efectuada por los corsarios ingleses bajo el reinado de Isabel I, al que añadiría casi medio siglo después el *efecto Blake*, esta vez alusivo al bloqueo inglés de la Carrera de Indias y a la batalla de Cádiz de 1656. Nos referimos también a Immanuel Wallerstein, Guadalupe Carrasco González, Carlos Álvarez Nogal y José María Díaz Blanco<sup>72</sup>, quienes sí han calibrado la trascendencia del conflicto anglo-español, más allá de los meros cambios territoriales.

De momento, y a la espera de conocer los resultados finales del ambicioso trabajo de Sutton, quedan muchos huecos por cubrir y existe margen para nuevas aportaciones de interés, sobre todo en cuanto a los efectos que el *Western Design* tuvo para el funcionamiento de la Carrera de las Indias. Porque, de insistir en una visión de la guerra constreñida a los estrechos límites geográficos de cada frente, como si cada escenario del conflicto fuese un compartimento estanco ajeno a los otros y al propio sistema defensivo atlántico, tales huecos seguirán pendientes de cubrirse, imposibilitando así la debida comprensión de la repercusión que la contienda conociese para la Carrera de las Indias. Sigue pendiente la dimensión europea de las operaciones militares, sobre todo en lo que respecta al Golfo de Cádiz, su incidencia en el sistema de flotas y galeones, así como su olvidada proyección mediterránea, para lo que seguimos siendo deudores del ya clásico trabajo de Julian S. Corbett y las más recientes aportaciones monográficas de María Fusaro<sup>73</sup>.

---

<sup>70</sup> Sutton, 2021, 2 vols.

<sup>71</sup> Morineau, 1969: 289-361; más concretamente: 346.

<sup>72</sup> Wallerstein, 2017 [1980]: 194-195; Carrasco González, 1997b: 25; Álvarez Nogal, 1997a: 117-121; Díaz Blanco, 2012: 212-222.

<sup>73</sup> Corbett, 1904, vol. 1: 271-342; Fusaro, 2017.

## **La problemática de la crisis del sistema atlántico español, su aparato defensivo naval y la articulación del Estado fiscal-militar**

Obsérvese que para llevar a efecto un plan tan ambicioso como el *Western Design*, que contemplaba la total anulación del sistema atlántico español, se necesitaba una marina militar muy profesional, moderna y perfectamente pertrechada, capaz de afrontar el desafío logístico tan colosal que implicaba semejante proyecto. Es decir, para que Inglaterra pudiese materializar el plan antillano fue necesaria una previa reforma de las fuerzas navales inglesas que había heredado el régimen revolucionario al término de su victoria sobre los monárquicos carolinos, primero, y presbiterianos, después, en 1648. El programa de rearme naval formó parte de un plan reformista mucho más ambicioso y amplio, que abarcaba también las finanzas y el impulso a la marina mercante, que se vería favorecida igualmente gracias al auge de las economías de plantación en el ámbito americano. Estos son los ejes vertebradores principales que articularían el ascenso de Inglaterra en los siglos XVII-XVIII como potencia imperial. Tales reformas complementaron el todavía incipiente proceso de poblamiento colonial en las Indias Occidentales, particularmente en la costa atlántica septentrional y en las Antillas. La conquista de Jamaica de 1655-1660 fue una pieza más, aunque fundamental, en dicho proceso. Tras esta política atlántica subyacían los intereses de una emergente clase de comerciantes coloniales.

Por lo que respecta a la historiografía marítima inglesa de las épocas victoriana (1837-1901) y eduardiana (1901-1910), destacaremos una serie de títulos cuya antigüedad no impide que continúen siendo referencias casi obligadas para cualquier estudio que se precie acerca de la marina militar inglesa en las décadas centrales del siglo XVII. Empecemos por la visión de conjunto para la marina militar y mercante durante la época del Interregno que nos proporciona William L. Clowes en el segundo de los siete volúmenes que componen la monumental obra acerca de la *Royal Navy* que editó a su nombre, donde hemos de destacar la participación de un especialista en el siglo XVII como L. G. Carr Laughton<sup>74</sup>. En ella repasa con minuciosidad la política general, civil y militar que afectó al conjunto del sector naviero inglés en el curso de los críticos años que marcaron la caída de Carlos I y el auge de los parlamentarios, primero bajo una fórmula republicana y posteriormente bajo el régimen militar de Cromwell.

Si se busca un estudio más analítico y sintético de las características estructurales de las fuerzas navales inglesas y del sector naviero en el que también se aborde los aspectos administrativos, burocráticos y logísticos, remítase a Michael M. Oppenheim, auténtico pionero de la historiografía naval inglesa, sin que pierda vigencia. Su obra *Administration of the Royal Navy*

---

<sup>74</sup> Clowes (ed.), 1898, vol. 2; véase particularmente el capítulo de Laughton, ch. xxi: 117-218.

*and the Merchant Shipping*, de 1896, pero reeditada en 1988 por Temple Smith y Gower Publishing Co., no ha perdido un ápice de frescura ni vigencia a pesar de su antigüedad, y se nos aparece como un modelo de sistematización de documentación naval<sup>75</sup>.

La historiografía anglosajona no ha descuidado desde los tiempos de Clowes y Oppenheim el análisis de las fuerzas navales, por lo que se comprende que el listado de títulos especializados que han visto la luz desde mediados del siglo XX hasta nuestros días sea prolijo, sin entrar en el volumen de artículos publicados, la mayoría de ellos en la revista *Mariner's Mirror*, que sobrepasan con mucho la capacidad del individuo. A nuestro juicio, los trabajos más relevantes para diferentes facetas del sector marítimo inglés son los de: Ralph Davis, para tratar la marina mercante, la construcción naval en el ámbito privado y el comercio marítimo; Bernard Capp, para conocer desde diversas facetas la marina militar de la República y el Protectorado; y N. A. M. Rodger, en una línea similar a Capp, aunque incidiendo más en el factor humano, los mecanismos financieros y abordando un período más amplio. Aparte de los autores referidos, quizás el trabajo académico más digno de elogio por su exhaustividad y sistematización sea la tesis doctoral de Wayne N. Hammond, defendida en 1974 en la British Columbia University de Vancouver<sup>76</sup>. A decir verdad, poco de trascendental puede añadirse a estas aportaciones, que han dado el aldabonazo al estudio de la marina militar republicana. En el terreno más técnico y concerniente a la arquitectura naval, el diseño y proporciones de los barcos, así como su desarrollo y mejora con el tiempo, cabe remitirse a una interesante producción literaria divulgativa que, sin menoscabar el rigor necesario en todo trabajo académico, ha dado útiles aportaciones de la mano de Robert Gardiner y Brian Lavery<sup>77</sup>.

Como se observa, en general, la historia naval inglesa del siglo XVII ha despertado más bien un interés tímido o, en todo caso, discreto entre los propios historiadores y público anglosajones. Esto es especialmente evidente si se compara con el favor mediático sin parangón que goza la marina militar georgiana, motivo de una ingente producción historiográfica, tal vez por ser mucho más rica en victorias para un receptor potencial más ávido de épica nacionalista que de análisis desapasionado. Cabe admitir que es incluso más evidente en el caso hispano, donde la reivindicación que ha conocido en los últimos años la marina militar borbónica *de nueva planta* contrasta con el olvido en el que sigue sumido el período de los Habsburgo.

Porque, en efecto, el sistema naval de la España de los siglos XVI, y sobre todo del que nos ocupa, el siglo XVII, carece de la atención del que sí goza la marina borbónica. El resultado,

---

<sup>75</sup> Oppenheim, 1988.

<sup>76</sup> Davis, 1962; Hammond, 1974; Capp, 1989; Rodger, 2006, chs. i-iv.

<sup>77</sup> Lavery, 1983; Gardiner & Lavery (eds.), 1992.

un lógico vacío historiográfico y la presencia de significativas lagunas en lo que se refiere a la segunda mitad del siglo XVII<sup>78</sup>. Acaso se deba a lo que propio Jan Glete ya advirtió cuando trató de establecer una comparación entre las fuerzas navales europeas de esa época. Se rindió a las dificultades que afrontaba cualquier aproximación al caso español, partiendo por la ausencia de estudios analíticos que sistematizasen aspectos tan esenciales como la simple cuantificación de las fuerzas navales de las distintas formaciones y su coste de mantenimiento<sup>79</sup>. Bien es cierto que a partir de las décadas de los 1640 el poderío marítimo español declinó hasta afrontar su particular nadir y posterior estancamiento, lo que ha debido traducirse necesariamente en un menor rastro documental. Asimismo, el estancamiento naval español de 1640-1715 (por ofrecer unas fechas redondas de valor estimativo) contrasta con los ambiciosos programas de modernización y rearme naval a gran escala en los que se embarcaron los más directos competidores imperiales del momento: Francia, Inglaterra y las Provincias Unidas.

Sin embargo, es por eso mismo que consideramos fundamental una aproximación a este período de la historia naval española. De otra forma no sería posible comprender ni valorar en su justa medida el punto de partida del rearme naval que acometería la administración borbónica tras el triunfo de Felipe V en el conflicto sucesorio. Aprovechemos para recordar que la España de los Habsburgo, de entrada, carecía de una marina militar administrativamente centralizada, ya que se basaba en un conglomerado de formaciones navales específicamente concebidas para un fin concreto. Serían las reformas borbónicas las que centralizasen el poder marítimo español en una Real Armada en el sentido estricto. Dentro de ese nebuloso cajón de sastre que denominamos «fuerzas navales de la España de los Habsburgo», traigamos a colación la problemática de la defensa de la Carrera de las Indias a través de armadas de galeones de escolta.

De entrada, es una labor incluso desalentadora para el investigador solitario que se enfrenta a la densidad historiográfica que caracteriza a la Carrera de las Indias, uno de los tópicos más profusamente estudiados. Esto presenta no pocas dificultades metodológicas, ya que exige un cuidadoso —y lento— trabajo bibliográfico selectivo preliminar para eludir las futuras confusiones que pueda inducir un exceso de lecturas superfluas. Una dificultad que se ve acentuada por la falta de criterio consustancial al investigador primerizo y que todavía se encuentra en una etapa formativa; al fin y al cabo, el juicio crítico es algo que se adquiere con la acumulación de bagaje literario especializado.

Estas páginas no las vamos a dedicar a perdernos en componer un interminable estado de la cuestión sobre la Carrera de las Indias en su generalidad, pero tampoco podemos soslayar

---

<sup>78</sup> Ya nos alertaba de esas lagunas Casado Soto, 2006: 15-53.

<sup>79</sup> Glete, 1993, vol. 1: 150.

una materia en la que precisamente estriba el objeto principal de la ofensiva inglesa de 1655, la cual se propuso como meta desarticular el sistema imperial español. Pese al paso de los siglos, cualquier tratamiento de la cuestión se vería incompleto sin considerar el *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, de José de Veitia Linaje (o Linage, según la grafía utilizada), que sigue constituyendo una fuente valiosa para todo estudio analítico de las armadas que defendían el tráfico mercantil transoceánico y su lógica dentro de los mecanismos del funcionamiento interno del sistema<sup>80</sup>. Principalmente —y procurando sintetizar al máximo—, los historiadores desde el siglo XX en adelante han priorizado en sus enfoques al estudio de la Carrera de las Indias dos ramas: una institucional-administrativa y otra que podríamos denominar economicista o comercial. Son nombres familiares en el ámbito académico especializado: Clarence H. Haring, la obra de Ernst Schäfer sobre el Consejo de Indias, en dos volúmenes, y cuya publicación se vería interrumpida por la guerra, y Albert Girard<sup>81</sup> entre los especialistas extranjeros que abordaron la cuestión en la primera década del siglo pasado.

A partir de los años cuarenta y cincuenta el panorama se fue diversificando conforme los especialistas españoles se iban sumando a los extranjeros: Pierre y Huguette Chaunu<sup>82</sup> publicaron en los años cincuenta su monumental obra, en la que estudiaron el comportamiento del tráfico con las Indias hasta mediados del siglo XVII, abriendo una veda que seguirían otros nombres imprescindibles por su influencia, esta vez españoles, como Lutgardo García Fuentes y Antonio García-Baquero González<sup>83</sup>, quienes aunaron en sus trabajos las facetas administrativa-institucional con la economicista.

Desde los años noventa en adelante, se ha perfilado un panorama más ecléctico en cuanto a enfoques y metodología, también más multidisciplinar, aunque sin perderse los clásicos enfoques de tipo económico e institucional, entre los que destacamos las aportaciones de Antonio Miguel Bernal Rodríguez, José María Oliva Melgar, Carlos Martínez Shaw, Allan Kuethe y Enriqueta Vila Vilar y sus trabajos sobre el Consulado, Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez y de nuevo Vila Vilar, los ya mencionados M. Guadalupe Carrasco González y José M. Díaz Blanco<sup>84</sup>. Se percibe un mayor tratamiento de índole social y cultural, con un especial hincapié en los ámbitos urbanos, ha ido ganando cada vez más peso. Se incide, asimismo, en el variopinto panorama de agentes involucrados en el negocio colonial con las

---

<sup>80</sup> Veitia Linaje, 1672, 2 libs.

<sup>81</sup> Haring, 1979 [1918]: 251-287, 321-370; Schäfer, 1935-1947, 2 vols.; Girard, 1932 (ed. en español del 2006).

<sup>82</sup> Chaunu, 1955-1959, 12 vols.

<sup>83</sup> García Fuentes, 1979: 251-286; 1980; García-Baquero González, 1986; 1992.

<sup>84</sup> Bernal Rodríguez, 1992; Oliva Melgar, 2004; Martínez Shaw y Olivar Melgar (eds.), 2005; Vila Vilar, 1985: 253-270; 1998: 27-43; Vila Vilar & Kuethe, 1999 (coords.); 2016; Acosta Rodríguez, González Rodríguez y Vila Vilar (coords.), 2004; Carrasco González, 1997b; Díaz Blanco, 2018: 477-490.

Indias. Tales características quedan patentes en los trabajos de Manuel Bustos Rodríguez, Ana Crespo Solana, así como en la obra que coordinó esta misma historiadora<sup>85</sup>, Juan José Iglesias Rodríguez, José Jaime García Bernal, y estos dos últimos citados con José Manuel Díaz Blanco e Isabel Melero Muñoz<sup>86</sup>. Somos conscientes de las ausencias de las que adolece nuestro balance de la producción historiográfica para la Carrera de las Indias en el siglo XVII, pero no hemos albergado ninguna pretensión de prolijidad. Nos parece que las obras citadas bastan para proporcionar una imagen de esa densidad historiográfica a la que hacíamos alusión.

Dentro de la compleja maraña de contribuciones al estudio de la Carrera de las Indias, y congénitamente asociado a ella, cabe referirse a la problemática —una de las que más controversias ha generado— en torno al desafío que entraña la cuantificación del verdadero volumen de negocio y metal precioso que canalizaba el sistema imperial atlántico español, una labor que, si nos remontamos a comienzos del siglo XX, emprendió Hamilton y que siguieron los Chaunu en la década de los cincuenta y Antonio Domínguez Ortiz<sup>87</sup> en los sesenta, a partir de una revisión de los datos de Hamilton. Esos datos oficiales arrojan un movimiento general decreciente en el volumen de las remesas de metal precioso americano, muy evidente para el intervalo cronológico de 1640-1660, que nos compete en la tesis.

Como es sabido a día de hoy, las prácticas fraudulentas y el ocultamiento se convirtieron en norma conforme transcurrió el siglo XVII, haciendo que las cifras oficiales recogidas en los registros perdiesen confiabilidad a la vez que se alejaban de la realidad, algo de lo que ya llamó la atención Lutgardo García Fuentes<sup>88</sup>. Una cuestión extraordinariamente complicada y rica en matices que avivó los estudios revisionistas que a partir de los años ochenta llevó a cabo Michel Morineau, quien se valió de fuentes alternativas a los cauces oficiales del sistema monopolístico, entre las que figuraban las gacetas neerlandesas y los informes de los cónsules extranjeros radicados en Cádiz. De resultados de estas investigaciones —para los caudales llegados a España entre los años 1621 y 1700—, Morineau revolucionó la historiografía americanista y demostró que la realidad más bien debió apuntar a un incremento en la llegada de las remesas americanas, solo que ajenas a los mecanismos oficiales de control de que disponía la Corona<sup>89</sup>.

El progresivo atrofiamiento que experimentó el sistema de monopolio de la Carrera de las Indias trajo consigo dos fenómenos entretejidos: 1) el recrudescimiento de la fiscalidad que

---

<sup>85</sup> Bustos Rodríguez, 2005; Crespo Solana, 2009; 2010 (coord.).

<sup>86</sup> Iglesias Rodríguez y García Bernal (eds.), 2016; Iglesias Rodríguez, García Bernal y Díaz Blanco (eds.), 2018; Iglesias Rodríguez, García Bernal y Melero Muñoz (coords.), 2021; 2022.

<sup>87</sup> Hamilton, 1934: 34-35; Chaunu, 1955-1959, Tomo VIII: 1.404-1.405; Domínguez Ortiz, 1969: 568-581 (incluido en el volumen compilatorio de 1998).

<sup>88</sup> García Fuentes, 1980: 379-385

<sup>89</sup> Morineau, 1968: 178-205; 1985: 61, 68, 78, 105-106, 109-110, 232-237.

gravaba el comercio colonial; 2) el fraude por parte de los empresarios que estaban involucrados en el mismo. El valor de las revisiones de Morineau es esencial para comprender la evolución que fue adquiriendo el entonces ya activo debate en torno a la supuesta crisis que experimentó la Carrera de las Indias a mediados del siglo XVII y la proliferación del fraude en el seno de la misma. Es una cuestión presente en las recientes aportaciones que en el nuevo siglo han realizado historiadores como José M. Oliva Melgar, José M. Díaz Blanco, Francisco Andújar Castillo y Pilar Ponce Leiva<sup>90</sup>.

La contracción oficial del flujo metalífero del que dependía la política de la Monarquía Hispánica, su sostén crediticio y el esfuerzo militar, junto a las prácticas fraudulentas evocaban un deterioro interno del sistema que no hicieron sino reforzar la interpretación crítica para dicho siglo que ya manejaba la historiografía de posguerra<sup>91</sup>. Es un trasunto de la ruptura de la cooperación entre los agentes implicados en su funcionamiento, de resultados de la confrontación entre los intereses de los comerciantes y los de la Corona, una cuestión sobre la que ya reflexionó John Lynch, quien entendió el problema como la lógica respuesta de los cargadores a la fiscalidad onerosa con la que la Administración Real gravaba las transacciones con los reinos de las Indias, lo que se veía complementado por el efecto horador de la presencia extranjera que se introducía entre las grietas del sistema monopolístico y desviaba el flujo del capital. A juicio de este historiador, la depresión del comercio indiano y la pérdida del monopolio quebrantaron más el poder español que las rebeliones territoriales por sí mismas<sup>92</sup>.

Esta lectura ha conocido una continuación por parte del matrimonio Stein<sup>93</sup>, pero también una voz discordante —y por ello mismo sugerente— como lo es la de José M. Oliva Melgar, quien ha sostenido que no hubo crisis tocante al comercio con las Indias; el monopolio, más que hundirse o hacer crisis, escapó del control oficial para caer en las manos del sector comercial representado por el Consulado<sup>94</sup>. Fin del monopolio, crisis o pérdida de su control, el resultado no invalida nuestra idea de una crisis del sistema atlántico español a mediados del siglo XVII, por lo que nos adscribimos a la visión expuesta por José M. Díaz Blanco<sup>95</sup>. Esto no ha de asociarse con un intrínseco declive en el comercio indiano, que por haberse sacudido el control de la Corona continuó ofreciendo atractivas posibilidades para los negocios. Precisamente, lo que nos importa en esta tesis es el valor de las remesas oficiales. Primero, por tratarse

---

<sup>90</sup> Oliva Melgar, 2005: 19-73; Díaz Blanco, 2012; Andújar Castillo y Ponce Leiva (coords.), 2018.

<sup>91</sup> Palacio Atard, 1987 [1949]: 80.

<sup>92</sup> Lynch, 2007: 536-537, 611-624.

<sup>93</sup> Stein y Stein, 2000: caps. 1 y 2.

<sup>94</sup> Oliva Melgar, 2005: 21.

<sup>95</sup> Díaz Blanco, 2012: 185-235.

del caudal que ingresaba en el circuito oficial y financiaba la política militar de la Corona (nos remitimos a los estudios monográficos de Antonio Domínguez<sup>96</sup>, Carmen Sanz Ayán<sup>97</sup> y Carlos Álvarez Nogal<sup>98</sup>); segundo, porque servía como base imponible a partir de la cual calcular la cuantía porcentual de la avería con la que contribuían los propios mercaderes y la Real Hacienda a la defensa naval del sistema.

Por lo que respecta al segundo punto mencionado —la avería—, es una cuestión en la que debemos detenernos, ya que ocupa un papel destacado en la tesis, aparte de haber recibido una más que generosa atención por parte de la historiografía especializada y haber constituido —y seguir constituyendo— motivo de interminables debates en torno a su difícil clasificación, habida cuenta de la variedad tipológica existente, pero especialmente alrededor de su naturaleza jurídica. Un estado de la cuestión sobre la avería es una tarea compleja, por lo que nos ceñiremos a una muestra, tomando como punto de partida la literatura tratadística del siglo XVII (Juan de Hevia Bolaños, Juan de Solórzano Pereira y el ya referido Veitia Linaje), y los ecos que se hicieron oír a finales del XVIII (Rafael de Antúnez y Acevedo y Antoni de Capmany de Montpalau i de Surís<sup>99</sup>). La gran obra legislativa de obligada consulta para la organización del tráfico convoyado con las Indias en tiempo de los Habsburgo, no obstante, es la *Recopilación de leyes de los Reinos de Las Indias* de 1681, publicada por Julián de Paredes<sup>100</sup>. A partir del siglo XX los estudios sobre la avería no han hecho más que multiplicarse, así que nos contentaremos con la siguiente muestra, disculpándonos por cualquier posible omisión: Leopoldo Zumalacárregui, Guillermo Céspedes del Castillo, así como la aportación de Fernando Serrano Mangas en su libro sobre las armadas de Indias, y las actas de congresos de los historiadores Carlos Álvarez Nogal, José M. Oliva Melgar; Marta M. del Vas Mingo y Miguel Luque Talaván<sup>101</sup>.

En esta tesis nos referimos concretamente a la *avería de disminución de riesgos marítimos* o *avería de flotas y armadas*<sup>102</sup>, que es la que nos más nos incumbe, debido a la existencia de varios tipos. Y es que la gran variedad tipológica de las averías puede inducir a confusión; como indicamos, a nosotros nos incumbe la *avería de disminución* o *de flotas*, que es un tipo de avería con «fines preventivos», categoría en la que también entran la *avería consular* (también conocida como *de la nación* o *blanca al millar*) y la *avería vieja*; mientras que a una

---

<sup>96</sup> Domínguez Ortiz, 1960.

<sup>97</sup> Sanz Ayán, 1988b; 2004.

<sup>98</sup> Álvarez Nogal, 1997a; 1997b.

<sup>99</sup> Hevia Bolaños, 1617 (consultada la ed. de 1619), lib. III; Solórzano Pereira, 1629 y 1636, 2 vols. (consultada la ed. castellana de 1647); Antúnez y Acevedo, 1981 [1797]; Capmany de Montpalau i de Surís, 1791.

<sup>100</sup> *Recopilación*, vol. 4, IX, VIII-IX.

<sup>101</sup> Zumalacárregui, 1945: 385-424; Céspedes del Castillo, 1945; Serrano Mangas, 1989: 289-298; Álvarez Nogal, 1998: 1.365-1.374; Oliva Melgar, 1998: 44-69; Vas Mingo y Luque Talaván, 2004.

<sup>102</sup> *Recopilación*, vol. 4, IX, XXXIX, XLII; Solórzano Pereira, 1648, lib. VI, cap. XIV.

segunda categoría, que podemos denominar «restitutoria o de daños», pertenecen la *avería simple* y la *avería gruesa*, también llamada *avería común* (de hecho, en inglés se conoce como *general average*) o *avería de echazón*; no ha de confundirse con la *avería gruesa* con la que se asumían los sobrecostos imprevistos en la defensa de las flotas, también llamada *avería de exceso*<sup>103</sup>. Además, en Perú se pagaba otra *avería* para sufragar los gastos de la Armada del Mar del Sur, que conducía los caudales desde El Callao hasta Tierra Firme<sup>104</sup>.

Se comprende así que el debate académico haya girado alrededor de la naturaleza jurídica de la *avería* de disminución, sobre lo que teorizaron los contemporáneos de la España de los Habsburgo, para quienes la *avería* no era sino una *contribución* o *repartimiento* de dinero por parte de los empresarios involucrados en los tratos comerciales con las Indias, con el propósito de sufragar el gasto de apresto y dotación de las armadas de escolta. Hevia Bolaños, Veitia Linaje y posteriormente Antúnez y Acevedo interpretaron la *avería* como una *contribución* que implicaba un *repartimiento* (en el sentido de división que se hace de una cosa para distribuirla en partes) con una finalidad de seguro marítimo *ad valorem*, debido a esa función preventiva. Capmany de Montpalau confirmaría el término *contribución* para definir su naturaleza jurídica<sup>105</sup>. Vas Mingo y Luque Talaván aclaran que los autores de entonces no empleaban *contribución* en el sentido de impuesto o tributo, sino en el de *participación*<sup>106</sup>.

A comienzos de la centuria, Haring recuperó el término *derecho* para referirse a la *avería*, puesto que la entendía como una deducción sobre las exportaciones e importaciones, con la consabida finalidad protectora del comercio transoceánico. Ernst Schäfer rescató la expresión *repartimiento de gastos* para referirse a la *avería*, eludiendo el término *impuesto*<sup>107</sup>. Guillermo Céspedes del Castillo sostuvo que la *avería* era una especie de seguro marítimo mutuo, interpretación a la que más tarde se adscribirían connotados autores, como Fernando Serrano Mangas y Antonio García-Baquero González<sup>108</sup>. Por nuestra parte, adoptamos la definición dada por Oliva Melgar, al parecernos la más concisa y completa: «aportación proporcional a lo registrado por cada cargador, incluyendo la Real Hacienda, mediante la que eran costeados los gastos de armamento naval y defensa militar de la Carrera de Indias»<sup>109</sup>.

---

<sup>103</sup> Acerca de estas otras *averías*, consúltese: Capmany de Montpalau i de Suris, 1791: 342-343; Céspedes del Castillo, 1945: 4-5; Vas Mingo y Luque Talaván, 2004: 114-158. Al respecto de la *avería gruesa* o *de echazón* y su uso en la Carrera de las Indias, así como las distinciones, véase el conciso resumen de García Garralón, 2023: 215-223, 225-229, donde se expone con nitidez.

<sup>104</sup> Veitia Linaje, 1672, lib. I, cap. XX, núm. 4; Antúnez y Acevedo, 1981 [1797]: 190-191.

<sup>105</sup> Hevia Bolaños, 1619, lib. III, cap. XIV; Veitia Linaje, 1672, lib. I, cap. XX, núms. 1-2; Antúnez y Acevedo, 1981 [1797]: 177-179; Capmany de Montpalau, 1791: 342-343.

<sup>106</sup> Vas Mingo y Luque Talaván, 2004: 89-90.

<sup>107</sup> Haring, 1979 [1918]: 86; Schäfer, 1947, vol. II: 366.

<sup>108</sup> Céspedes del Castillo, 1945: 8-16; Serrano Mangas, 1989: 289-290; García-Baquero González, 1992: 199.

<sup>109</sup> Oliva Melgar, 2005: 48-49.

Cabe precisar que nos referimos a la *avería de flotas* que estuvo vigente hasta la reforma fiscal del año 1660, consistente en una cuantía porcentual sobre el registro oficial de las flotas de Indias a su regreso, que era la base imponible. Por medio de ella se sufragaba el apresto de dichas escoltas y se intentaba disminuir los riesgos que entrañaba la singladura transoceánica. En el proceso participaban tanto los comerciantes a Indias, que debían contribuir a esa cuantía, como la misma Corona. No sería hasta la reforma de 1660, que suprimió la obligatoriedad del registro —y con ello, la base imponible—, cuando la avería adquiriese las características propias de un impuesto al uso. La figura de la avería habla a las claras de la perduración en el seno de la Carrera de las Indias de formas y usos de reminiscencia medieval<sup>110</sup>. Después de todo, se trata de una fórmula tradicional en el occidente europeo de los siglos bajomedievales, época en la que se confiaba en sistemas de defensivos autónomos y descentralizados, dotados de poderes discrecionales, dada la debilidad que todavía lastraba la capacidad de maniobra de los aparatos administrativos regiois<sup>111</sup>.

A tenor de lo expuesto, la avería seguía un clásico procedimiento de asociacionismo por parte de un grupo de interés o corporación —los cargadores a Indias y la Corona— que arbitra medidas preventivas para proteger sus intereses lucrativos, que en el caso que nos compete son los negocios con ultramar. Los propios orígenes de esta avería son tempranos, remontándose a 1521, a los inicios del reinado de Carlos V, para financiar los primeros barcos encargados de la defensa del tráfico comercial con ultramar frente a los franceses<sup>112</sup>. No obstante, al igual que sucedería con el sistema de flotas y galeones, tendría que transcurrir medio siglo para que adquiriese definición; en el caso de la avería, un cuerpo de ordenanzas que la regulase, el cual no sería promulgado hasta el 3 de marzo de 1573, cuando Veitia Linaje sitúa su origen<sup>113</sup>. Entre las dos fechas, además, se fundó en Sevilla el Consulado de Cargadores a Indias. Existe una coherencia interna entre la regulación mediante ordenanzas de la avería y del tráfico marítimo convoyado a las Indias, fenómenos que se definieron casi con simultaneidad<sup>114</sup>.

---

<sup>110</sup> García Garralón, 2023: 219.

<sup>111</sup> Glete, 1993, vol. 1: 161.

<sup>112</sup> Antúnez y Acevedo, 1981 [1797]: 178, 180-184.

<sup>113</sup> Diego de Encinas, 1945-1946, III, fols. 174-179; Veitia Linaje, 1672, lib. I, cap. XX, núm. 3; lib. II, cap. IV, núms. 2-4. Entre las fechas de 1521 y 1573 cabe resaltar los años de 1543 y 1558. En el primero la Corona emitió una serie de disposiciones conducentes a una primera regulación de la avería con miras a que solo los jueces diputados de la Contratación estuviesen facultados para interferir en esta materia. La segunda fecha se corresponde con la real cédula del 14 de junio, en virtud de la cual se dispuso que la cantidad recaudada en concepto de avería fuese custodiada en un arca de tres llaves, del cual se responsabilizarían el prior, el juez asesor y el receptor de las averías, asentando con ello una base inicial sobre la que se sustentaría el sistema. Vas Mingo y Luque Talaván, 2004: 167-170. Veitia Linaje, aunque reconoce la existencia de cédulas previas —1543, 1558, 1561 y 1562—, no las considera una ordenación en sentido estricto, 1672, lib. I, cap. XX, núm. 9.

<sup>114</sup> *Recopilación*, vol. 4, IX, XXX.

Es fácil percatarse de la dependencia del sistema de flotas defensivas de las remesas de las Indias para su autofinanciación. La Carrera de las Indias, convertida en vena aorta del imperio hispano, era lógicamente uno de los principales objetivos que contempló el plan ofensivo de Oliver Cromwell para poner de rodillas a España. De igual modo, es comprensiblemente la faceta que más nos incumbe de cuantas componen esa realidad poliédrica que fue el sistema de la Carrera, la que se refiere a su aparato defensivo naval. En contra de lo que pueda imaginarse, persisten importantes lagunas por cubrir y un terreno fértil por roturar. Sigue pendiente un estudio sistemático de la estructura logística de las formaciones defensivas, esto es, de los galeones que constituían la Real Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias. Debido a su despacho anual, solemos referirnos a esta formación en plural: las *armadas* o los *galeones*.

Por supuesto, hay obras generales que han abordado la cuestión del poder marítimo español de los Habsburgo con diferente fortuna. El libro de David Goodman, a pesar de lo que sugiere su título, apenas ofrece unas pinceladas generales, superficiales y fragmentadas, que no cubren todo el siglo; ni siquiera distingue con claridad entre las diferentes formaciones navales de la Monarquía Hispánica. Más interesantes nos parecen otras aproximaciones generales al tema, poseedoras de mayor rigor, a nuestro juicio, para una necesaria primera toma de contacto, como las de Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, el reciente artículo de Iván Valdez Bubnov sobre la administración naval durante los siglos modernos, amén de las últimas publicaciones de Esteban Mira Caballos, Antonio Espino López (quien acota su período de estudio al reinado de Carlos II) y la muy reciente aportación de Enrique Martínez Ruiz<sup>115</sup> sobre el aparato naval de la Carrera de las Indias para los siglos XVI-XVII. Claro que, el formato de los citados trabajos es eminentemente introductorio, ya que, al tratar de comprender un período tan largo como rico en matices y un sistema defensivo naval tan policéntrico y complejo, no puede serlo de otra forma.

Profundizando en la historiografía naval sobre el siglo XVII, se aprecia el énfasis que se ha puesto en los orígenes de la decadencia a comienzos de siglo (que ha sido objeto de estudio para Lawrence A. Clayton, Carla Rahn Phillips y Regina Grafe<sup>116</sup>, por citar algunos trabajos) que en la fase que podríamos considerar como la consecuencia lógica de la misma o posterior a la misma. De esas aportaciones, la de Carla Rahn Phillips constituye con diferencia el intento más exhaustivo por sistematizar, a partir de una muestra específica, los resultados obtenidos en las investigaciones para un riguroso conocimiento de la composición de las fuerzas navales al

---

<sup>115</sup> Goodman, 2001; O'Donnell y Duque de Estrada, 2012: 81-122; Alfonso Mola y Martínez Shaw, 2012: 123-142; Valdez Bubnov, 2018: 105-125; Espino López, 2019; Mira Caballos, 2005; 2019; Martínez Ruiz, 2022.

<sup>116</sup> Clayton, 1975: 235-248; Phillips, 1986; en particular, chs. i: 3-18, ii: 19-47, ix: 203-222; Grafe, 2011: 81-115.

servicio de la España de los Habsburgo. Empezando por la necesidad de investigar un elemento tan básico como los mismos bajeles, cuáles eran, qué características poseían, cómo eran sus tripulaciones y dotaciones, el abasto de suministros estratégicos para su operatividad en campaña y quiénes eran los encargados de gobernarlos. Lo cual nos conduce a reivindicar, como ya lo hiciese Jan Glete, el barco de guerra como objeto de estudio en sí mismo en tanto que instrumento articulador del despegue del imperialismo europeo<sup>117</sup>.

A día de hoy, los trabajos que siguen gozando de mayor vigencia para conocer las armadas y galeones de Indias son aquellos de Mervyn Francis Lang, Fernando Serrano Mangas, Pérez Turrado y Marina Alfonso Mola<sup>118</sup>. Por lo que respecta a los aspectos más técnicos de la arquitectura naval empleada en los la Carrera, específicamente para los navíos militares, son ineludibles los estudios clásicos a cargo de Cesáreo Fernández Duro, Gervasio de Artiñano y Galdácano y, ya a mediados del siglo pasado, los Chaunu<sup>119</sup>. Un testigo que recientemente han recogido especialistas como José L. Rubio Serrano, José Luis Casado Soto —reputado historiador naval que ejerció como director del Museo Marítimo del Cantábrico (MMC)—, Carla Rahn Phillips, Cayetano Hormaechea Arena, Isidro Rivera y Manuel Derqui<sup>120</sup>, quienes ahondan en pormenores concernientes a los diseños navales de los galeones empleados en la protección del comercio transoceánico.

No quisiéramos dejar de lado la prolífica historiografía cántabro-vasca y las aportaciones tan valiosas que nos ha legado la tristemente desaparecida revista *Itsas Memoria*, que editaba el Museo Naval de San Sebastián, de temática náutica y preferentemente centrada en ese ámbito geográfico del litoral cantábrico. Baste con observar las aportaciones de historiadores consagrados al estudio de la construcción naval (Teófilo Guiard Larrauri, Cruz Apestegui, Manex Goyhenetche, José L. Casado Soto, Lourdes Odriozola Oyarbide, Ana M. Rivera Medina, Sergio M. Rodríguez Lorenzo<sup>121</sup>), la infraestructura portuaria naviera y auxiliar y las relaciones comerciales por mar (Francisco Fernández Izquierdo, Beatriz Arizaga Bolumburu y Michel Bochaca, Aingeru Zabala Uriarte, Álvaro Aragón Ruano, quien también colaboró con Xabier Alberdi Lonbide<sup>122</sup>), además de la ya referida monografía de Odriozola Oyarbide, publicada en

---

<sup>117</sup> Glete, 1993, vol. 1: 9.

<sup>118</sup> Lang, 1998; Serrano Mangas, 1985; 1989; 1992; Pérez Turrado, 1992. Alfonso Mola, 2010: 487-528.

<sup>119</sup> Fernández Duro, 1880, Tomo V-I; Artiñano y Galdácano, 1920; Chaunu, 1955-1959, Tomo VI (1).

<sup>120</sup> Rubio Serrano, 1991; Casado Soto, 1998: 35-53; 2003: 37-69; 2006: 15-53; Phillips, 2012: 254-282; Hormaechea, Rivera y Derqui, 2012, 2 vols.; 2018, 3 vols.

<sup>121</sup> Guiard Larrauri, 1917; Apestegui, 1998: 237-266; 2001: 163-212; Goyhenetche, 1998: 147-168; Casado Soto, 1998: 169-191; Odriozola Oyarbide, 1998: 93-146; 2002; Rivera Medina, 1998: 49-92; Rodríguez Lorenzo, 2017.

<sup>122</sup> Fernández Izquierdo, 1989: 35-62; Arizaga Bolumburu y Bochaca, 2003: 41-53; Zabala Uriarte, 2003: 127-184; Aragón Ruano, 2008: 191-236. Alberdi Lonbide y Aragón Ruano, 2009: 13-33.

2002, donde se hace un estudio de los distintos centros de construcción naval que se mantuvieron activos en la costa vasca hasta el siglo XIX.

La apertura de las rutas transoceánicas a partir de finales del siglo XV en adelante le conferiría un gran espaldarazo a la industria naviera de la zona, que a su vez se traduciría en una expansión de la infraestructura portuaria, los sectores industriales auxiliares y el conjunto de la red urbana litoral. Semejante realidad quedó confirmada y rubricada bajo el reinado de los Reyes Católicos, y para comienzos del siglo XVI los astilleros del litoral cantábrico ya se especializaban en la construcción de barcos que cubrían las derrotas oceánicas, como dispusieron las reales cédulas de 1535 y 1593, que prohibían la incorporación a la Carrera de las Indias de cualquier nao que hubiese sido labrada en otro lugar, veto extensible a los astilleros andaluces<sup>123</sup>. Bajo los Habsburgo, los principales astilleros para la Carrera de las Indias se emplazaron en el tramo cántabro-vasco, y con la salvedad de los astilleros municipales de Mápil (Usurbil) y Basanoaga (Rentería), en Guipúzcoa, se confirma que en el siglo XVI la Corona ya se perfilaba como uno de los principales clientes del sector naviero vasco<sup>124</sup>. En el otro extremo, las instalaciones de la costa atlántica andaluza se especializaron en las tareas de logística y mantenimiento de los bajeles construidos en el área cantábrica; así como era el lugar donde se aprestaban las formaciones navales antes de emprender sus singladuras transoceánicas<sup>125</sup>. Como sucedió en el caso cantábrico, la red urbana litoral del Reino de Sevilla y tramos adyacentes se vio decisivamente reestructurada conforme a la expansión del sector marítimo<sup>126</sup>.

En cuanto a los barcos como objeto de estudio; se ha de ponderar la pesada carga que el bajel redondo atlántico y sus tipos derivados, tanto comerciales como militares, ha asumido en la configuración del mundo moderno y en la propagación por el orbe de la civilización occidental merece ser ponderada. Antonio García-Baquero encontró en la nao mercante el artefacto esencial en el predominio mundial de Occidente, mediante el control de las comunicaciones transoceánicas y la articulación de la primera red global<sup>127</sup>. Lo suscribió Casado Soto cuando afirmó que, en el siglo XV: «...el barco se situó inequívocamente como el principal elemento material de la dinámica histórica, junto con las armas de fuego»<sup>128</sup>. Va en línea con las afirmaciones de Ana Crespo Solana, quien aprecia en el galeón el resultado del capital humano que

---

<sup>123</sup> Artiñano y Galdácano (ed.), 1920: 67-68; Fernández Izquierdo, 1989: 43.

<sup>124</sup> Santoña, Guarnizo, Colindres Castro Urdiales, Portugalete, Zorroza, Deusto, Bilbao, Deva, Usurbil, Pasajes y Orio, aunque hubo otros más, municipales y privados, que omitimos porque carecieron de gran entidad. Rivera Medina, 1998: 52; Odriozola Oyarbide, 1998: 93-96; 2002: 25-109, 213.

<sup>125</sup> Artiñano y Galdácano, 1920: 67.

<sup>126</sup> Iglesias Rodríguez, 2018: 55-98.

<sup>127</sup> García-Baquero González, 1992: 156.

<sup>128</sup> Casado Soto, 1988-1998: 38; 2003: 37-38.

protagonizó el proceso de la mundialización en las dinámicas del mercado y en la composición de la red global<sup>129</sup>. Esta cuestión del bajel como instrumento de la primera globalización, de la comunicación intercontinentales y del intercambio de mercancías, ideas y parámetros mentales sigue siendo motivo de estudio y de recientes publicaciones que inciden al respecto, señal del interés académico que despierta<sup>130</sup>.

Sin embargo, por mucho que se hayan vertido ríos de tinta al respecto, perduran los ya mencionados vacíos en la composición de las armadas de escolta. La explicación puede deberse a lo disperso de las fuentes primarias para estudiarlas, lo que obligaría a rastrear una multitud de archivos, empezando por los fondos locales pertenecientes a las poblaciones del litoral cantábrico donde se realizaban las fábricas navales. No obstante, la temática despierta interés, como así parece apuntar la reciente tesis doctoral de Vicente Pajuelo Moreno, dirigida por Alberto José Gullón Abao y defendida en 2020 en la Universidad de Cádiz, o la actual investigación en curso de Alfonso J. Rodríguez Hernández sobre el componente humano y la dimensión sociológica del Tercio de la Armada<sup>131</sup>.

Por nuestra parte, nos hemos limitado al Archivo General de Indias. Somos conscientes de que con ello no es suficiente, pero aún quedan secciones y series infrautilizadas. En concreto, la sección Contratación, donde se encuentran las series de: los asientos de armadas<sup>132</sup>; las cuentas de los maestros de raciones<sup>133</sup>, que proporcionan una muy detallada información sobre la composición de las tripulaciones y dotaciones, sus socorros, pagamentos y el avituallamiento; las cuentas de los pagadores generales de las armadas<sup>134</sup>, que conviene complementar con las cuentas de los pagadores que eran discrecionalmente elegidos para cada armada<sup>135</sup>, las cuales son incluso más ricas en datos. De igual modo, dicha sección alberga legajos sobre pertrechos de mar y guerra<sup>136</sup> y relaciones de sueldos de la gente de mar<sup>137</sup>. Las cuentas de los receptores

---

<sup>129</sup> Crespo Solana, 2016: 1-16 [en línea] e-spainia.revues.org/26016.

<sup>130</sup> Kahlow, Simone, 2019 (ed.): 15-21; De Zwart & Van Zanden, 2019: 30-32.

<sup>131</sup> Pajuelo Moreno, 2020; Hernández Rodríguez, 2021a: 209-242; 2021b: 2.041-2.056.

<sup>132</sup> AGI C leg. 3298, Asientos de armadas (1655-1659).

<sup>133</sup> AGI C legs.4093-4094 (armada de Tierra Firme del marqués de Montealegre, 1654-1656); leg. 4095 (galeones que fueron como azogues a Nueva España, 1655); leg. 4096 (armada de defensa de Pablo Fernández de Contreras, 1655); leg. 4097 (escuadrilla del gobernador Marcos del Puerto, 1655-1656); leg. 4098 (flota de Nueva España de Diego de Egües y Beaumont, 1656-1657); leg.4099 (dos galeones que navegaron a Cartagena de Indias, 1656-1659), leg. 4100 (media flota de Nueva España de Diego de Ibarra, 1658-1659); legs. 4101-4103 (armada de Tierra Firme del marqués de Villarrubia, 1658-1659).

<sup>134</sup> AGI C legs. 3508, 3509, 3510 y 3511 (año 1655); legs. 3512, 3513, 3514 y 3515 (1656); leg. 3516 (1657); leg. 3517 (1658); leg. 3518 (1659).

<sup>135</sup> AGI C legs. 3752 y 3754-3757 (armada de Montealegre, 1655-1656); leg. 3753 (galeones de azogue, 1655), legs. 3758-3759 (armada defensiva de 1655); legs. 3760 y 3763 (flota de Nueva España, 1656-1657); leg. 3762 (galeones que navegaron a Cartagena, 1656-1659); leg. 3764 (media flota de Nueva España de Ibarra, 1658-1659); legs. 3761 y 3765-3766 (armada de Tierra Firme, 1658-1659).

<sup>136</sup> AGI C leg. 4931, Relaciones de pertrechos y mercaderías (1641-1660).

<sup>137</sup> AGI C leg. 4798, Sueldos de gente de mar y guerra (1642-1671).

de avería también se encuentran conservadas en dicha sección<sup>138</sup>. La otra sección que más hemos utilizado es el Indiferente General, que contiene algunos legajos facticios formados a partir de la documentación que dejaron alguna armada o flota en particular, así como la propia actividad de construcción de bajeles<sup>139</sup>.

Así pues, en el caso de las fuerzas navales de la España de los Habsburgo las características que presentan las propias fuentes, demasiado dispersas y fragmentadas, pueden disuadir una primera pesquisa de aproximación. Se explica en parte por la ya naturaleza policéntrica que presentaba la administración naval, la concurrencia de diversas armadas, cada una con sus propios organismos rectores y mecanismos de funcionamiento, incluido el aparato financiero. Todo lo cual redundaba en esa ausencia de una documentación burocrática generada de manera coherente por unos organismos que funcionasen para todo el conjunto de las fuerzas navales al servicio de la Monarquía. En cambio, en la guerra de 1655-1660 ya existía una marina militar inglesa centralizada administrativamente y con una complejidad burocrática creciente que, en la teoría —la práctica discurre por sus propios derroteros—, coordinaba entre sí las unidades que la integraban. Para el caso español, sin embargo, es más difícil precisar con qué grado las diferentes armadas se coordinaban entre sí. La escasez de barcos y financiación apunta a unos límites muy porosos entre Mar Océano y la Guarda de la Carrera, que serían movilizadas indiscriminadamente para atender necesidades defensivas de emergencia en la costa andaluza frente a los movimientos de la marina militar inglesa.

La composición de las escuadras militares, número de barcos, las propias características de estos, su porte artillero, tripulación y dotación son de por sí todos ellos elementos elocuentes que nos ponen en relación con múltiples ideas asociadas. Nos indica, para empezar, el desarrollo tecnológico y económico de una potencia, pero también otras realidades más sutiles —y esenciales— que guardan relación con la eficiencia burocrática, la capacidad de la administración central regia para monopolizar la guerra y la doctrina militar. Nos remite también a la doctrina naval, que envuelve los planos operacionales táctico y estratégico, pero que afecta a la gestión de los recursos invertidos y a su optimización en aras de atenuar, en lo posible, las pérdidas sufridas. Las seis motivaciones tácticas para la guerra marítima que identificó Glete son<sup>140</sup>:

- 1) proyección de fuerza mediante invasiones por mar o bloqueos del litoral enemigo.
- 2) protección y capacidad de defensa frente a tales amenazas (invasiones y bloqueos).
- 3) dominio de las rutas comerciales marítimas para beneficiarse de ellas.

---

<sup>138</sup> AGI C legs. 4477, 4478, 4484, 4485 y 4486.

<sup>139</sup> AGI IG legs. 1780, 2527, 2558, 2573, 2574, 2596, 2598, 2606, 2655, 2696, 2702, 2715.

<sup>140</sup> Glete, 1993, vol. 1: 19-21, 159.

- 4) depredación de las líneas de abastecimiento del enemigo y de su navegación comercial.
- 5) protección de dichas rutas frente a cualquier acción hostil.
- 6) acciones de pillaje, saqueo y colonización en aquellos espacios de ultramar.

En lo que se refiere a las motivaciones subyacentes al uso de la violencia en el mar que refirió Glete, todas ellas pueden ser identificadas en el conflicto anglo-español que nos ocupa aquí, aunque sobresale el recurso a la táctica del bloqueo naval, particularmente contra la costa gaditana. Le correspondía a un equipo experto la elaboración de una doctrina naval eficaz que permitiese la consecución de los objetivos estratégicos, pero también que sirviese para adaptarse al curso cambiante de la contienda que pueda obligar a una revisión de los propósitos iniciales, condicionados por los imponderables consustanciales a las guerras. El *Western Design* se vio sustancialmente modificado como consecuencia de los descalabros del primer año de la guerra. Un fenómeno coetáneo de la guerra que trabajamos fue la adopción generalizada que conoció el uso de la andanada y la línea de batalla como táctica de combate más recurrente. La más inmediata consecuencia que cabe apreciar de ello es la incorporación masiva de cañones en los barcos y la estandarización de los diseños navales con el fin de lograr una línea de combate lo más funcional posible. Las armadas nacionales pioneras en dicha estandarización de sus unidades de combate fueron la inglesa, la neerlandesa y la francesa, precisamente las que poseían una doctrina naval más elaborada<sup>141</sup>.

La introducción de la artillería condujo a que una especialización de sus diseños a guisa de grandes plataformas sobre las que montar sucesivas baterías, haciendo así depender buena parte del éxito de la acción militar en el poder de fuego transportado. Semejante capacidad de destrucción podía igualar en promedio a la de un ejército terrestre<sup>142</sup>. Conviene recalcar que los aspectos organizativos y tecnológicos de las marinas militares europeas que comenzaban a perfilarse en los años cincuenta del siglo XVII superan con creces en complejidad y exigencia a los de los ejércitos terrestres, dado que precisaban de un amplio tejido industrial, no solo naviero, sino también de industrias auxiliares e instalaciones portuarias que garantizaran una cobertura logística imprescindible para la operatividad de la fuerza naval movilizada una vez en campaña. Los navíos de guerra eran máquinas de una sofisticación sin parangón en la época, formidables en sus dimensiones, pero de madera y relativamente frágiles frente a los elementos naturales, lo que explica que precisasen de un constante y meticuloso mantenimiento, una serie de cuidados que resultaban altamente costosos.

---

<sup>141</sup> Glete, 1993, vol. 1: 15-19, 22, 43-49, 53-55, 111, 168-172, 176, 178; Zahedieh, 2010: 152.

<sup>142</sup> Black, 2004: 30-32.

Pero el mantenimiento de unas fuerzas de tales características, especialmente navales, era extremadamente costoso. El arma naval exigía de un sector industrial naviero que lo mantuviese vivo, pero al mismo tiempo necesita del complemento que aportan las flotas pesquera y mercante, puesto que dinamizan la economía de una región orientándola a las actividades marítimas. No se puede crear un poder naval a golpe de decreto real, como lo pretendieron los españoles durante el siglo XVII (y en lo que incidiría la Casa de Borbón en el siglo XVIII); antes se necesita un previo tejido productivo dinámico que actúe como basamento para una gran flota de guerra<sup>143</sup>.

Nos pone en relación con cuatro de los cinco criterios que expuso Wallerstein cuando aludía a las formas en que la fuerza de un Estado se manifiesta: la competitividad en el mercado mundial; la capacidad de movilizar recursos para destinarlos a la guerra sin que resulta perjudicial a la rentabilidad; la existencia de una administración estatal lo bastante eficiente como para reunir los recursos necesarios para la guerra y llevar a efecto decisiones tácticas; y el equilibrio de intereses entre productores-propietarios que garantice la estabilidad del orden social interno mientras dura la situación de conflicto. De la consecución más o menos satisfactoria de estos criterios dependerá un quinto al que también se refirió Wallerstein—la capacidad para frustrar la concurrencia de potenciales competidores<sup>144</sup>. Y todo ello pasaba por aparatos burocráticos más profesionalizados, capaces de gestionar los recursos disponibles para la guerra, así como para imponer mecanismos de financiación, generalmente por vía fiscal.

Esto nos conduce a una ligazón más complicada, sutil y no tan sencilla de apreciar: que vincula la innovación militar, tanto en armamento como en táctica, con la construcción de armazones estatales. La política seiscentista, englobando con ello la cimentación del estado fiscal-absolutista, no puede separarse de la creciente monopolización de la actividad militar. La gestión de los asuntos del reino se confunde con la propia administración de las fuerzas terrestres y navales, lo que nos sitúa en una estrecha comunión con la dirección de la guerra a partir de unos recursos disponibles que había que gestionar correctamente, sin lo cual no se entendería la emergencia del estado fiscal-militar que adquiriría madurez a fines del siglo XVIII. No es sino una de las facetas que presentó la llamada *revolución militar*, junto a las transformaciones económicas que acarreó consigo para la Europa de los siglos XVII y XVIII, dado que convergían en un proceso de creciente economización y maquinización de la actividad castrense que solo podía asumir un aparato estatal dotado de una burocracia profesional y eficiente<sup>145</sup>.

---

<sup>143</sup> Chocano, 2004: 991-992.

<sup>144</sup> Wallerstein, 2017 [1980]: 198.

<sup>145</sup> Parker, 1990.

Por consiguiente, el barco militar se nos aparece como una herramienta al servicio de la monopolización de la guerra por la autoridad política en el largo proceso de la edificación del *estado fiscal-naval*, entendido como una faceta más dentro del más amplio estado *fiscal-militar* o *Contractor State*. Un concepto que se ha aplicado principalmente al siglo XVIII a raíz del influyente trabajo de John Brewer, a finales de los ochenta, y continuado en el curso de las dos últimas décadas por Glete, Patrick O'Brien, Agustín González Enciso, N.A.M. Rodger, Richard Harding, David Parrott y, en general, los integrantes del proyecto *Red Imperial – Contractor State Group* (Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Navarra) que lidera Rafael Torres Sánchez y que tan enriquecedores resultados está dando<sup>146</sup>.

De ahí la creciente dependencia del éxito militar en la optimización de los recursos disponibles para alcanzar unos objetivos estratégicos, en detrimento de la pericia individual del guerrero y del nivel táctico<sup>147</sup>. Un fenómeno de tales características derivó en otro, ya apuntado, como lo fue el perfeccionamiento de la capacidad extractiva de los gobiernos para gestionar el esfuerzo económico que exigían las guerras modernas, con el consiguiente rechazo que cabía esperar de semejantes procedimientos fiscales, habida cuenta de su impopularidad entre los organismos políticos colegiados y los súbditos del rey. El recrudecimiento de las exigencias fiscales en no pocas ocasiones implicó una ruptura del pacto existente entre la corte y el país<sup>148</sup>. A diferencia de Glete, quien expresa sus escrúpulos para con el término *revolución militar* y prefiere el de *monopolización de la guerra*<sup>149</sup>, sí apreciamos en estas transformaciones una revolución de los métodos castrenses, no solo de la burocracia.

Como a comienzos del siglo XVII el aparato administrativo regio no había alcanzado el suficiente nivel de desarrollo ni madurez como para dotarse de unas fuerzas navales plenamente centralizadas y estandarizadas, siguió siendo un recurso habitual el alquiler o requisamiento de buques mercantes construidos en astilleros de titularidad privada o pertenecientes a particulares y hombres de negocios, medida que incluía la marinería que lo servía. Un rey como Felipe II no vaciló a la hora de incautar mercantes para artillarlos, integrarlos en sus fuerzas atlánticas e incorporarlos a sus campañas<sup>150</sup>. Son parte de los remanentes de las prácticas medievales que aún perduraban en una época en la que todavía no existían administraciones estatales en un sentido estricto, sino un aparato cortesano más bien, que con carácter provisional echaba mano

---

<sup>146</sup> Brewer, 1989; Glete, 1999; O'Brien, 2005; González Enciso, 2008: 271-295; Rodger, 2011: 119-128; Harding & Solbes Ferri, 2012; Parrott, 2012; Torres Sánchez, 2020: 65-88.

<sup>147</sup> Elias, 1993: 236-237; Glete, 1993, vol. 1: 7, 12-13.

<sup>148</sup> Elliott, 2010: 138.

<sup>149</sup> Glete, 1993, vol. 1: 7-8.

<sup>150</sup> Alfonso Mola, 2010: 492.

de los medios disponibles cuando la situación de urgencia militar así lo exigía. De igual modo que la avería es también un remanente de época medieval.

Para organizar adecuadamente todo este volumen de trabajo y coordinar a los empleados involucrados, era imperioso que interviniese una administración profesionalizada, así como se necesitaba una fuerte inversión de capital, para lo que era imprescindible un sector mercantil dinámico que respaldase el esfuerzo de guerra y que se convirtiese en partícipe del mismo, pero también de sus posibles réditos económicos. Cuando se repara en lo dicho, no causa extrañeza que el carácter y la vocación de perdurabilidad y permanencia se consumasen antes en el cuerpo administrativo de la guerra naval que en el de la terrestre.

Ese proceso de estandarización cristalizó a fines del siglo XVII, como resultado de una progresiva y accidentada evolución que, con sus altibajos, había arrancado en algún punto impreciso de los años cuarenta o cincuenta. Dicho proceso evolutivo condujo a una forma más profesional de guerra naval en los tiempos de la navegación a vela, cuya plenitud se correspondería con la Era de las Luces, un tiempo en el que también la burocracia al servicio de la administración estatal había experimentado un salto cualitativo fundamental. El principal escollo con el que se encontraba esta monopolización de la guerra en el siglo XVII estribaba en la todavía débil centralización administrativa, la ausencia de un aparato burocrático lo bastante profesionalizado, pero sobre todo en la pervivencia de aquellos vínculos individuales de lealtad, remanentes del sistema feudal, entre los miembros que integraban el estamento privilegiado, todo ello unido a una concepción aún patrimonial de los cargos de la administración.

Es por ello que la historia del progreso militar y del desarrollo de las administraciones estatales discurre por derroteros paralelos. Evidentemente, el carácter disgregado de los estados del Antiguo Régimen en el siglo XVI constituyó un impedimento insoslayable al cual tendrían que dar respuestas que lo solventasen. Sin embargo, lejos de pretender una cadena línea, se trató de un proceso complicado que transcurrió por un camino tortuoso y accidentado, que no siempre discurría con una clara linealidad. Los intentos por superar las lógicas de los estados disgregados o compuestos no se vieron libres de resistencia enconada y ocasionaron en los años centrales del siglo XVII procesos rupturistas en los casos español y británico. El modelo compuesto de entidad política, organizado mediante pactos, fue un rasgo característico de la Europa de entonces. Las uniones se consumaban la mayoría de las veces por estrategias matrimoniales o vía *accessoria* (incorporación de Gales a Inglaterra) o a bajo la fórmula *aeque principaliter* (los territorios constituyentes de la Corona de Aragón o de la República de las Dos Naciones tras la Unión de Lublin en 1569), pero que en de todas formas resultaban en *estados compuestos*,

término acuñado por H. G. Königsberger y J. H. Elliott<sup>151</sup>, es decir, construcciones políticas que Conrad Russell conceptualizó como *multiple kingdoms*<sup>152</sup>.

Reparemos en el conjunto de la primera mitad del siglo XVII para observar cómo las cortes europeas se convirtieron escenario del auge de influyentes ministros, en calidad de favoritos, que atesoraron un gran poder hasta ejercer un verdadero dominio sobre la política regnícola. Hasta la mitad del siglo XVII hubo intentos por parte de los gobiernos centrales por superar el estrecho marco de actuación que permitían los modelos de estados compuestos a la hora de movilizar recursos en la actividad militar, la mejora cualitativa y cuantitativa de las fuerzas militares. La oposición organizada y armada que suscitaron tales intentos condujo a los ya mencionados procesos de ruptura que afectaron a los ámbitos ibérico y británico en los años cuarenta y cincuenta. Aunque muy brevemente, el régimen republicano inglés sí logró *manu militari* lo que no pudieron las políticas reformistas de la etapa carolina: la imposición de una administración centralizada en las Islas Británicas, sentando con ello un precedente<sup>153</sup>. En ese sentido, la administración naval republicana significaría un auténtico parteaguas en la historia del poderío marítimo, ya que por vez primera se avanzó en la fundación de una marina de guerra dotada de una administración central y una homogenización de sus unidades, además de profesionalizada y distinguible de la marina mercante. La marina de guerra adquiere toda su dimensión como una herramienta estatal, al servicio de unos intereses estatales, lejos de las tímidas aventuras bélicas de Carlos I que solo conocieron el estrepitoso fracaso<sup>154</sup>.

Traemos a colación esta quiebra interna porque el desempeño militar español en su guerra contra la Inglaterra de Cromwell no se vio resentido solo por las exigencias de la guerra externa que llevaba librando en Europa, sino también por las fuertes tensiones internas que dimanaron de las dinámicas centrífugas que a partir de 1640 convulsionaron el conglomerado de la Monarquía Hispánica hasta el punto de hacer peligrar su existencia misma. Y es que el español tenía la peculiaridad de ser un imperio «prisionero de las reglas de las monarquías compuestas», en palabras del historiador Yun Casalilla, con el obstáculo de la transferencia de fondos y unidades militares de un frente a otro, con un funcionamiento cuya supervivencia dependía del control de una serie de vías marítimas que conectaban los núcleos constituyentes del entramado imperial, pero dirigidos por unas oligarquías locales cuyos intereses no siempre coincidían cuando no eran incompatibles con los del poder central regio<sup>155</sup>.

---

<sup>151</sup> Elliott, 1992: 48-71 (artículo recopilado en castellano, en 2010: 29-54); Gil Pujol, 1996: 73.

<sup>152</sup> Russell, 1990: 27.

<sup>153</sup> Levack, 1987: 5-7, 9, 17-18.

<sup>154</sup> Brewer, 1989: 11, 14-15.

<sup>155</sup> Yun Casalilla, 2019: 263, 290.

En el esfuerzo de guerra promovido por Oliver Cromwell para llevar a efecto el *Western Design* contra España operaron condicionantes esencialmente de índole doméstica que afectaron a la estabilidad interna del régimen, que se sostenía sobre una débil base social y que mantenía movilizados hasta un máximo de 70.000 efectivos de infantería y caballería, en Irlanda y Escocia<sup>156</sup>. Pese a todo, la coyuntura inglesa de los cincuenta no se hallaba tan comprometida en la escena internacional como en la doméstica, por lo que se vio libre de las ataduras que sí encontró España. Por ende, aunque los recursos de que disponía el *Lord Protector* eran menores, o quizás por ello mismo, podía jugar sus cartas con mayor facilidad. No obstante, en la ecuación de la guerra anglo-española de 1655-1660 es imprescindible contar con las variables internas británicas para comprender la fase final del conflicto con España. Y en contra de lo que tradicionalmente se había afirmado, la Inglaterra de mediados del siglo XVII sí poseía un almacén administrativo complejo y numeroso. Cuando el poder regnícola central no podía imponer su voluntad por la vía militar, como sucedió en los casos de Felipe IV y Carlos I, lo que resultaba era un proceso de ruptura del pacto de gobierno vigente.

### **Procedimientos metodológicos, corriente de estudio y organización interna del trabajo**

Después de lo expuesto en las páginas anteriores, vista la literatura que ya se ha escrito —y que se está produciendo— acerca del *Western Design* y del conflicto anglo-español de 1655-1660, abordado el denso balance historiográfico que presentan sus problemáticas asociadas, particularmente la referente a la crisis de la Carrera de las Indias y la defensa del sistema, uno se puede preguntar si es pertinente insistir más en ello. De entrada, es lícito cuestionarse si posee interés académico retomar una senda ya recorrida y si cabe la posibilidad de nuevas aportaciones que contribuyan a una mejor comprensión de esta contienda. Nuestra respuesta es afirmativa, como es lógico y puede deducirse a raíz de la temática de esta tesis.

En general, hemos con este trabajo hemos pretendido un análisis de conjunto de la contienda, desde los orígenes del proyecto antes incluso de que Cromwell tomase el poder, hasta sus consecuencias postreras para las relaciones diplomáticas anglo-españolas. Negándonos a un rígido constreñimiento dentro de los límites de la historia militar, hemos intentado rebasarlos y acercarnos a la esfera de la alta política entre potencias, contextualizada en la coyuntura general de la crisis de mediados de siglo; una vieja problemática historiográfica a la que nos referiremos en el primer capítulo, en el que expondremos un estado de la cuestión al respecto. En contra de los trabajos que muestran los enfrentamientos militares como si de hechos meramente aislados

---

<sup>156</sup> Brewer, 1989: 8-9.

se tratasen, nos interesaba comprenderlos dentro de unas dinámicas generales. El conflicto anglo-español de los años cincuenta, así pues, es susceptible de quedar circunscrito como una fase más dentro de la rivalidad marítima imperial anglo-española de los siglos modernos.

El principal escollo con el que nos encontramos en la acometida de dicha tarea estriba en el rigor terminológico y los consiguientes escrúpulos que emergen de ello. En particular, no es extraño que se observe con cierta frecuencia un uso indiferenciado de los términos «crisis» y «decadencia», sobre todo en su aplicación a la España del siglo XVII, como si de sinónimos o palabras de semántica equivalente se tratasen. Entendemos —y es el uso que hacemos de esos términos— que la crisis es un momento corto, intenso y muy definido, capaz de acelerar dinámicas ya en marcha, pero de inmediatez temporal, que para el caso español se corresponderían con los años cuarenta y cincuenta. En este sentido, agudizó la intensidad de un debilitamiento preexistente que ya acusaba la Monarquía y propulsó una renovación del sistema. Mientras que la decadencia es una tendencia lenta, sostenida en el tiempo, si bien no ha de presentar necesariamente rasgos de constancia y sus efectos quedan más patentes en el largo plazo<sup>157</sup>.

No conviene abstraerse de los condicionantes externos en los se halla sumido el oficio de historiador actualmente en el ámbito académico occidental, todavía deudor del auge que las lecturas revisionistas conocieron con el giro conservador que en los años ochenta protagonizaron las grandes potencias anglosajonas —EEUU y Reino Unido—. La remisión de grandes debates teóricos y metodológicos en las últimas décadas es resultado de un momentáneo *éxito liberal* y del tan pregonado final de las ideologías —y de la propia historia— que siguió a la desaparición de la URSS en 1991, pero que los últimos años se han encargado de enterrar. Del final de la Guerra Fría cabe subrayar el progresivo abandono de viejos marcos interpretativos y la reinención a la que se han visto abocadas las lecturas marxistas. Han conocido una retirada los enfoques nacionales en beneficio de los tratamientos globales, los estudios comparados y el estudio en clave transnacional, lo cual es sintomático a su vez de un mundo cada vez más interconectado gracias a la red global por antonomasia —Internet—. Una vez reparamos en todo lo anterior, nos preguntamos por el sentido de esos antiguos marcos teóricos sustentados sobre estructuras explicativas de enfoque nacional en el mundo actual de la inmediatez y de la indefinición ideológica. La ya comentada ausencia de debates teóricos quizás no se deba tanto a un descuido de teorización por parte de los historiadores como a una asunción del dogma liberal imperante, ya no en su faceta conservadora, sino posmoderna, indefinida, casi líquida.

---

<sup>157</sup> Así lo sugiere implícitamente W. S. Maltby al dedicar un capítulo a la decadencia española en el siglo XVII, dentro del cual inserta un epígrafe acerca de la crisis de las décadas centrales. Maltby, 2011: 167-194.

Nos preguntamos si el retorno al hecho histórico singular, a la contingencia, a la adopción de paradigmas eclécticos y desprovistos de un abultado aparataje metodológico acaso no implica la adhesión a ese dogma de la indefinición líquida imperante en nuestros tiempos y el consecuente fin de las estructuras. Hemos preferido partir de un acontecimiento concreto —una guerra— y tomarla como apoyatura para componer a partir de ella el fresco de las relaciones anglo-españolas en la esfera política, comercial y naval. Como nos encontramos ante un conflicto predominantemente colonial y marítimo, el tema central de nuestra investigación se presta al análisis de la política naval de ambos contendientes en la década central de siglo y su imbricación con la fase crítica por la que atravesó la defensa de la Carrera de las Indias a mediados del siglo XVII. Una cuestión tan compleja y duradera excede las capacidades del examen de un historiador individual si no hay un acotamiento preciso; así lo hemos comprendido al situar en el centro un conflicto específico y servirnos de él como referencia para observar qué información nos proporciona en torno a los interrogantes más generales: la defensa de las flotas de Indias y del Atlántico en los años centrales de siglo; la correlación de fuerzas con la Inglaterra del Interregno; su impacto para con la política militar española en el resto del continente; finalmente, las repercusiones en las futuras relaciones bilaterales anglo-españolas. Es decir, una manera de partir del nivel factual al estructural, en vez de hacer el recorrido inverso.

Pero vaya por delante la advertencia de que no nos adscribimos necesariamente a largas estructuras explicativas. Nos preocupa el nexo que une lo singular e irrepetible, tan reivindicado por las nuevas tendencias surgidas en el mundo anglosajón a partir de los setenta y ochenta del siglo pasado, con el plano estructural o universal, siendo del todo conscientes de que las estructuras historiográficas no son falsables, sino recursos útiles de los que se sirve el historiador para articular su análisis. Los hechos individuales —e individualizados— no tienen por sí mismos que conducirnos necesariamente a unos resultados ya preestablecidos ni a un final lógico, como si se concatenasen acorde a una teleología previamente diseñada, ya que existe un margen para la contingencia o accidentalidad, imprevista e igualmente irrepetible. Con ello no nos oponemos a la identificación de procesos o ciclos que abarquen varias décadas, y en los que nos sea posible reconocer una serie de elementos característicos cohesionadores que los doten de cierta coherencia y operatividad. Repetimos, el análisis histórico exige también la asunción de generalidades en las que hemos de valer nos de estas herramientas. Por ejemplo, el ciclo crítico de 1640-1660 nos permite fijar el contexto en el que circunscribir nuestro análisis.

Como tampoco pretendemos ninguna sobredimensión de la envergadura de las guerras (en general) ni de su alcance histórico; somos del parecer de Eric J. Hobsbawm en lo que respecta a la prudencia de asociar forzosamente en efectos estructurales de larga duración el signo

de los conflictos armados, cuyas consecuencias por sí mismas son más inmediatas<sup>158</sup>. Cuando una sociedad ve postergada en más de una generación su recuperación después de una guerra, cabe preguntarse por la existencia de otros factores limitadores ajenos al conflicto armado y que, tal vez, ya operasen con anterioridad. Lejos de plantear un retorno al positivismo estricto de finales del siglo XIX, lo cual carecería de sentido, lo que sugerimos es un tratamiento ecléctico que considere todos los útiles metodológicos que la historiografía ha venido desarrollando en el último siglo. Si la comprensión ha de prevalecer sobre la mera descripción informativa (la cual solo puede aspirar a reflejar con más o menos precisión una realidad pretérita que no puede reconstruirse totalmente)<sup>159</sup>, es de rigor desprenderse de los corsés metodológicos que limiten toda visión analítica, lo que pasa igualmente por superar las contradicciones existentes entre lo factual y lo estructural.

Se han de considerar los acontecimientos individuales que conforman la secuencia temporal y siempre cambiante, puesto que las fotos fijas no existen en la realidad. Es con el fin de dotarle de mayor densidad de alcance a nuestro análisis que buscamos el engarce con procesos de larga duración y explicaciones estructurales. Aparte, al menos hay dos tendencias que sí se manifiestan definidas: la emergencia de Inglaterra como potencia marítima en oposición al retraimiento que experimentó España en el Atlántico. Concordamos con J. I. Israel<sup>160</sup> en que las explicaciones de corte estructural o coyuntural, por sí mismas y sin intercambiarse, no ofrecen respuestas satisfactorias a fenómenos como la decadencia del sistema imperial atlántico español. No podemos abarcar toda la decadencia, aunque sí el papel que desempeñó la guerra anglo-española del *Western Design* en la crisis sistémica de los años cincuenta.

Vaya por delante, con el fin de no dar pie a malentendidos, que no buscamos los orígenes de la crisis del sistema imperial atlántico en el *Western Design*, dado que una crisis estructural no puede tener su origen en un simple hecho coyuntural. El conflicto con Inglaterra tendría que percibirse, por lo tanto, como un factor que aceleró una tendencia preexistente dentro de la cual la contextualizamos. Así es como tratamos de superar las incapacitantes aporías metodológicas del historicismo positivista entendido a la vieja usanza, pero también de salvar la contradicción ya mencionada en cuanto a la imbricación del plano factual con el estructural. Reconocemos al respecto nuestra deuda con la escuela anglosajona y alemana que a partir de los años setenta y ochenta reaccionaron a las lecturas estructurales predominantes en la escuela francesa. A nuestro juicio, el camino más práctico lo han marcado figuras como el ya citado Jonathan I. Israel,

---

<sup>158</sup> Hobsbawm, 2011 [1965]: 14.

<sup>159</sup> Rickert, 1945.

<sup>160</sup> Israel, 1997 [1982]: 357.

John H. Elliott y Geoffrey Parker, aunque sea por citar a algunos representantes extranjeros que son familiares a la corriente hispanista o los estudios relativos a la España imperial. Otras influencias que reconocemos en nuestro planteamiento metodológico son las de los historiadores españoles que han continuado este recorrido, como Manuel Herrero Sánchez, Rafael Valladares y Ángel Alloza Aparicio, a quienes debemos mucho en contenido, estilo y forma.

El contexto de los años cincuenta del siglo XVII es el de una Europa que acaba de atravesar por una convulsión bélica sin parangón: la Guerra de los Treinta Años y todos los conflictos que trajo consigo, incluidos los fenómenos rupturistas que afectaron a las monarquías de España e Inglaterra. Es el contexto de unas Islas Británicas sumidas en las consecuencias inmediatas que trajo consigo el triunfo del bando parlamentario, así como de una España que todavía se batía contra Francia en lo que sería la recta final de un prolongado enfrentamiento armado. Para nuestro trabajo también nos ha sido de incumbencia referir algunas guerras navales más o menos relacionadas con la época en la que nos movemos y que estallaron como consecuencia de fricciones pendientes o de cierres en falso en los términos de Westfalia<sup>161</sup>.

Un contexto crítico, transitorio, del que tampoco fue ajeno el músculo naval español y su sistema defensivo atlántico. En la medida de nuestras posibilidades, con esta tesis tratamos de despejar algunas de las lagunas a las que ya nos hemos referido en las páginas precedentes. El conflicto anglo-español de 1655-1660 y las operaciones militares por mar entre las fuerzas navales de Cromwell y de Felipe IV nos brinda una interesante oportunidad de aproximación a una de las etapas menos conocidas del aparato militar de la Carrera de las Indias y de la Armada Real del Mar Océano, a la que nos referiremos cuando la lógica de nuestro trabajo así lo exija. En absoluto albergamos pretensiones de un estudio holístico, aunque sí hemos procurado prestar atención a los siguientes aspectos: 1) política defensiva naval frente a los ingleses por medio de la navegación convoyada; 2) arquitectura logística de los galeones de escolta y otras armadas auxiliares; y 3) financiación de la defensa naval mediante la avería. Al margen de las cuestiones de índole estrictamente naval, no hemos obviado los efectos indirectos de la contienda en el orden geopolítico del Caribe, en la emergencia de Inglaterra como potencia atlántica y en la reconfiguración de las relaciones diplomáticas anglo-españolas.

Pasemos ahora a una serie de consideraciones adicionales. En primer lugar, en lo que se refiere a la corriente temática de nuestra tesis, puede inscribirse en la llamada historia atlántica (*Atlantic History*) o estudios atlánticos comparados, que tampoco se han visto libres de

---

<sup>161</sup> Lynch, 2007: 491; Maffi, 2014. Por lo que respecta a una piedra miliar para el devenir europeo que fue Westfalia, se ha debatido largo y tendido en torno a su carácter jurídico revolucionario para las futuras relaciones internacionales. Elliott, 2010: 133-150; texto del que existe otra versión en Gil Pujol (1999): 131-146.

escrutinio en los últimos años, de acuerdo con el gradual debilitamiento de EEUU como poder hegemónico mundial y el progresivo desplazamiento del eje económico global al Pacífico en detrimento del Atlántico. Es comprensible que emerjan entonces dudas alrededor de la trascendencia que se le ha adjudicado al Atlántico como espacio articulador de la globalización. También porque no se puede soslayar la dimensión política que desde los tiempos de la Guerra Fría ha adquirido el espacio atlántico, y por extensión, el atlantismo, como realidad geográfica asociada a una reinención de la idea de Occidente, cuyas nuevas señas distintivas serían la democracia burguesa y el sistema capitalista, y su músculo industrial, financiero y militar, los EEUU. Una realidad que se ajusta también con la visión dicotómica que ha diferenciado entre talasocracias vs. telurocracias<sup>162</sup>.

Contrariamente a lo que la configuración geográfica española pueda sugerir, el encaje hispano entre las talasocracias atlánticas no ha sido tan evidente. La paradoja del caso español estriba en que la España de los Habsburgo ejerció prioritariamente su *imperium* en el continente europeo, en guerras terrestres donde la faceta naval desempeñaba un rol auxiliar, incuestionablemente importante, pero complementario a las operaciones en tierra. A diferencia de los casos británico y neerlandés, el español no fue un imperio cuya gestación dependiese enteramente del dominio marítimo, al menos no lo fue en un inicio, lo que se explica por ese carácter de bisagra con el que emergió en tiempos de Carlos V. Con posterioridad, en el tercer cuarto del siglo XVI sí se definió un sistema comercial y defensivo atlántico cuya protección sería un requisito esencial para conservar el imperio, pero la política de guerra continuaría priorizando el continente europeo frente al dominio del mar. En contra del encaje hispano en los estudios historiográficos atlánticos incidió también el recelo que concitaba el régimen franquista, vigente hasta los años setenta, difícil de compatibilizar con los supuestos democráticos atribuidos al hemisferio occidental y al atlantismo<sup>163</sup>.

Pero el concepto atlántico es resbaladizo y se presta a múltiples asociaciones con otros conceptos historiográficos más amplios, como la historia marítima y la global, estrechamente interconectadas. Ni siquiera entre los valedores del atlantismo han faltado las voces que se han cuestionado dónde cabría situar los límites entre historia marítima, historia atlántica e historia global. Y aunque bien es cierto que no toda historia global forzosamente ha de ser marítima, sí podemos convenir que la historia marítima, al menos la que respecta a los siglos modernos,

---

<sup>162</sup> Telurocracia: concepto de más reciente acuñación, que se le atribuye al influyente filósofo político ruso Aleksandr Dugin y hace referencia a civilizaciones o sistemas estatales de desarrollo eminentemente territorial, agrario y centralizado (por ejemplo, Persia, China y Rusia), en contraposición a los modelos talasocráticos (Fenicia, las Provincias Unidas, Gran Bretaña y EEUU).

<sup>163</sup> Valladares Ramírez, 2006: 327-334; Fusaro, 2010: 267; Guardia Herrero, 2010: 153-154.

parece conducirnos a la forja de los imperios atlánticos europeos que tejieron las primeras redes globales<sup>164</sup>. Una cuestión que así queda en evidencia con la reivindicación que en los últimos años han conocido los imperios atlánticos —y concretamente los ibéricos— como agentes protagonistas y pioneros de la llamada *primera fase de la globalización*, tópico sobre el que se ha disertado largo y tendido en los últimos años<sup>165</sup>.

Con todo, la Historia Atlántica no se ha visto libre de críticas, entre las cuales las más acerbas la acusan de ser una mera máscara eufemística que oculta un intento de revigorar una narrativa imperialista. Otras acusaciones estriban en la más o menos inconsciente relegación de Iberoamérica a un plano marginal y pasivo dentro de las dinámicas imperiales atlánticas, a lo que ha coadyuvado el predominio de la división Oeste-Este en vez de Norte-Sur. Asimismo, la mayor atención prestada a los intercambios comerciales entre los emporios portuarios de ambas orillas del Atlántico explicaría un presunto olvido del ámbito rural agrario que los opositores del atlantismo achacan a esta corriente<sup>166</sup>. En las últimas décadas, desde los años ochenta en adelante, han ganado fuerza voces reticentes que ponen en tela de juicio la tesis de Wallerstein acerca de la primacía europea y del rol jugado por el Atlántico como eje articulador del moderno sistema mundial antes de mediados del siglo XVIII, fecha hasta la cual el corazón del mundo se había situado en el continente asiático. Una lectura que en nuestros días se ve reforzada por la progresiva revalorización de la región Asia-Pacífico como motor económico y político a escala mundial, en detrimento del Atlántico<sup>167</sup>.

Otra línea crítica sostiene que se le ha conferido una importancia exagerada al impacto del comercio marítimo de larga distancia en las sociedades que habitaron el planeta hasta mediados del siglo XVIII. Las posturas más extremas, como las de O'Rourke y Williamson, retrasan la primera fase de la globalización hasta después de 1800<sup>168</sup>, pero semejante afirmación, como han sostenido Pim de Zwart y Jan L. van Zanden, implica una excesiva subestimación de las evidentes transformaciones que afectaron a la configuración del mundo en el período 1500-1800 y que situaron a Occidente en una posición hegemónica. Es innegable que durante esos tres siglos Europa Occidental se convirtió en el corazón de la red económica global gracias a su dominio activo de las rutas marítimas y control de la red de comercio global, algo igualmente

---

<sup>164</sup> Elliott, 2002: 233-250; Grafe, 2003: 1-33; Games, 2006: 741-758; Greene & Morgan (coords.), 2009: 3-34; Wood, 2009: 279-282; Canny, 2009: 321, 329; Fusaro and Polónia, 2010 (eds.), concretamente, Polónia: 1-3, 14-16; Grafe: 250, 253-256; Fusaro: 271-275.

<sup>165</sup> Subrahmanyam, 2007: 1.359-1.385; Gruzinski, 2010; Bethencourt, 2013: 15-37; Yun Casalilla, 2019; Bouza, Cardim & Feros, 2020 (eds.).

<sup>166</sup> Guardia Herrero, 2010: 155-157.

<sup>167</sup> McNeill & McNeill, 2010: 174-178; Frankopan, 2016: 13-20; De Zwart & Van Zanden, 2019: 9. Las diferencias entre la vieja red terrestre euroasiática y la flamante red atlántica ya las explicó Canny, 2009: 325-327.

<sup>168</sup> O'Rourke & Williamson, 2002: 28-29.

sostenido por Fusaro<sup>169</sup>. Regina Grafe, por su parte, se ha mostrado bastante crítica con las posiciones que sitúan en el siglo XIX los orígenes de la globalización, pues en ellas considera que opera una interpretación reduccionista de los procesos globales, como si estos se limitasen a las lógicas del mercado. Asimismo, esta historiadora ha rechazado, por teleológica, la lectura más amplia, expuesta por Acemoğlu, Johnson y Robinson, que relaciona economías de orientación comercial marítima con formas de gobierno más representativas y liberales<sup>170</sup>.

Por lo que hace a esta tesis, nos interesan las relaciones entre dos imperios atlánticos que, a su manera, contribuyeron a esa primera globalización: España e Inglaterra a mediados del siglo del Barroco. Ambos países construyeron sendos imperios atlánticos cuyas dinámicas fueron la expresión de unas fuerzas globales convergentes en el proceso de la mundialización o globalización, bien en la paz como en la guerra nacida de la rivalidad consustancial a la dialéctica imperialista. El momento climácico de estos imperios no fue simultáneo, y no podemos ignorar que al lento declive del español y del portugués le sucedió el auge del neerlandés y del británico<sup>171</sup>. Así, la lectura se ha mostrado favorable, en términos generales, al modelo imperial británico, visto como exitoso, frente a un presuntamente fallido modelo español o ibérico. Sin embargo, una lectura tan simplista es incompatible con la complejidad congénita a los procesos históricos de alcance intercontinental y se resiente ante cualquier análisis riguroso.

Aunque inicialmente, cuando bosquejamos los primeros esbozos de la tesis, concebimos un estudio analítico eminentemente naval, los derroteros nos han conducido por una senda más ecléctica y relativa a las dinámicas entre imperios rivales. En nuestra tesis, el arma naval queda supeditada a los intereses de la alta política y el comercio internacional, como una herramienta más de la diplomacia. Con la salvedad de someras alusiones tangenciales que esporádicamente salpican las páginas de este trabajo, nuestro estudio ha dejado de lado los aspectos ideológicos e intelectuales para anteponer las facetas geopolítica y fiscal-naval. Asimismo, hemos insistido en los puntos comunes existentes entre las monarquías española y británica, las cuales compartían una serie de elementos definitorios; su configuración orientada al Atlántico, su lógica proyección expansionista hacia el Nuevo Mundo y su localización en la periferia occidental del continente europeo.

Acaso pueda desprenderse una cierta vocación americanista en este estudio, no ya por el peso que dentro de él adquiere la dimensión americana, en concreto la atinente al espacio del Caribe, sino por la propia predisposición congénita al proyecto imperial de Oliver Cromwell,

---

<sup>169</sup> Fusaro, 2020: 275; De Zwart & Van Zanden, 2019: 8-10, 17, 24-27.

<sup>170</sup> Acemoğlu, Johnson & Robinson, 2005: 546-579; Grafe, 2010: 257-260.

<sup>171</sup> Ormrod, 2003: 6-7.

que conocemos con el anglicismo *Western Design*. Un plan que no nació de la improvisación, sino de las necesidades lucrativas inglesas, pero que confirió un cariz mesiánico al hemisferio americano y le asignó un papel providencial como futuro espacio vital para la prosperidad del anglosajón protestante. Un providencialismo que va de la mano de un franco desprecio hacia el modelo imperial que España estaba llevando a efecto en las Indias Occidentales desde fines del siglo XV. A juicio de los protestantes, los españoles habían viciado un espacio virgen, del que no sabían extraer un provechoso rendimiento de sus inmensas riquezas. Esta visión peyorativa hacia el imperio español en América permearía en el discurso de la *Royal Society* (muchos de sus miembros hacían negocios en ultramar) y en la aplicación de la doctrina *res nullius* para legitimar una expansión inglesa por las Indias Occidentales<sup>172</sup>.

Pero nuestra investigación no se ha limitado al ámbito colonial americano, ya que hemos tenido en cuenta la evolución que conocieron los enfrentamientos militares en los teatros europeos. No es posible comprender la evolución de un frente sin atender al desarrollo de los otros. Lo que denominamos la topografía del conflicto nos conduce al conjunto de la región caribeña, sí, pero también a la costa atlántica ibérica, a parajes intermedios que eran de obligado paso en la navegación transoceánica, como las Azores y Canarias, amén de latitudes más septentrionales: el Mar Cantábrico, el Canal de la Mancha y el Mar del Norte, que fueron escenarios de la gran ofensiva corsaria contra la navegación comercial inglesa. Incluso el Mar Mediterráneo ha contado con su propio espacio, si bien más discreto, ya que nuestro foco de análisis se ha situado preferiblemente en la vertiente atlántica. Por eso el énfasis puesto en relacionar y comparar las dinámicas que operaron en los ámbitos domésticos español e inglés y las repuestas que ambas potencias emitieron a los estímulos del cambiante entorno internacional.

En el ejercicio comparativo hemos tomado como modelo referencial los trabajos de John H. Elliott, específicamente *Imperios del mundo atlántico*, que, como toda la trayectoria del historiador británico, ha dejado una honda huella en la concepción, teorización y ejecución de la presente tesis. A diferencia del hispanista inglés, quien compuso un modélico ejercicio de abstracción histórica comparada al abordar la relación imperial anglo-española durante tres siglos, con el Atlántico como eje articulador y atendiendo a la mencionada dimensión multifacética, esta tesis se constriñe principalmente a las coordenadas temporales de un acontecimiento concreto como lo fue la contienda del *Western Design*. Otra referencia de trabajo la constituyen los ejercicios de historia comparada que ha llevado adelante Serge Gruzinski, muy particularmente

---

<sup>172</sup> Stephen, 1968: 274-287.

*Las cuatro partes del mundo* y *El águila y el dragón*, ambos publicados en español por el Fondo de Cultura Económica.

Por lo que hace a los resultados del trabajo de búsqueda documental en los archivos, los resultados son abrumadores y corroboran la necesidad de insistir pertinazmente en la técnica historiográfica pura. La cantidad de papel generada por los estadistas y por los burócratas de la administración naval del tiempo Barroco nos ha legado una serie de fondos que aún se hayan lejos del agotamiento y que demandan más atención por parte de los historiadores. Multitud de cuestiones en torno a la composición de las flotas y armadas de Indias, los tipos navales empleados, sus características, su construcción, su aparejo y apertrechamiento, las cadenas de suministros para las formaciones navales y la propia organización del aparato administrativo han dejado un rastro documental.

Puesto que somos del parecer de que la investigación histórica moderna exige la consulta y procesamiento de fuentes primarias, es decir, el trabajo de archivo, pero complementado con un bagaje literario especializado que sirva de basamento, nuestro método ha seguido dichos preceptos. Si con ello estamos planteando una vuelta al positivismo o no, lo cierto es que carece de verdadera relevancia para nosotros. Ya hemos confesado nuestra preferencia por aligerar la carga de aparato metodológico en aras de priorizar el trabajo con fuentes primarias de diferente origen nacional, cuyo cruce y cotejamiento no solamente favorece una visión simétrica enriquecedora. Y no menos importante, ha sido una oportunidad para reivindicar las posibilidades tan extraordinarias que ofrecen los archivos españoles, principalmente el AGI y el AGS, para la investigación que hemos realizado. Con todo, aún quedan muchas secciones y legajos infrautilizados que consultar y una cantidad inconmensurable de datos que procesar. Le hacemos saber al lector que nuestra investigación no es ni mucho menos un ejercicio cerrado, sino uno abierto a futuros trabajos académicos que lo mejoren y completen los huecos por cubrir. Rehusamos la palabra «definitivo» para aplicarla a un trabajo de esta naturaleza, pues crea una impresión no exenta de cierta pretenciosidad, como si la reconstrucción del pasado histórico quedase del todo completa o resistiese cualquier revisión.

La estructura de la tesis se articula en cuatro grandes capítulos, que bien pueden entenderse como ejes temáticos debido a su extensión. Un primer capítulo dedicado a las relaciones diplomáticas y comerciales anglo-españolas con anterioridad al estallido de la guerra en 1655, los conflictos domésticos que experimentaron la Península Ibérica y las Islas Británicas y cómo reaccionaron a ellos. Como señalamos, en dicho capítulo es en el que realizamos el engarce con la fase crítica de mediados de siglo —1640-1660—. Así es resulta más evidente luego reparar en los efectos de la contienda. En el segundo capítulo exploramos los orígenes del primer

Atlántico anglosajón al socaire de una floreciente oligarquía mercantil colonial de nuevo cuño que haría causa común frente a Carlos I. La victoria parlamentaria en las guerras civiles de los años cuarenta —y específicamente de la facción independiente— condujo a los nuevos mercados coloniales al ascenso a la primera línea de la política, a implementar una estrategia más agresiva hacia los asentamientos españoles de ultramar y a una decidida política de rearme naval y fomento del sector naviero comercial. El último epígrafe del segundo capítulo corresponde a los pormenores estratégicos del plan del *Western Design*.

Dados los límites de un trabajo de esta naturaleza y temática, no hemos pretendido una profundización exhaustiva en una cuestión de por sí merecedora de una investigación propia, como lo es la política naval inglesa durante la etapa republicana. Lo que verdaderamente intentamos reflejar en el segundo capítulo es, en la línea formulada por el historiador Jeremy Black, el despertar de una potencia hasta entonces secundaria<sup>173</sup>, sobre todo si se compara con los nexos marítimos y la proyección de poderío naval que durante el siglo y medio anterior habían exhibido otras potencias europeas, como Portugal, España, Francia y las Provincias Unidas. Un concierto en el que había ingresado finalmente Inglaterra. La expedición del *Western Design* reunió la mayor fuerza naval inglesa jamás vista hasta entonces para una acción militar en el Nuevo Mundo<sup>174</sup>.

¿Significó la política naval de la Inglaterra de la República y del Protectorado una génesis en el basamento del futuro imperio británico que dominaría los océanos hasta el estallido de las grandes guerras mundiales del siglo XX? Se trata, a todas luces, de una pregunta pertinente si queremos valorar el peso histórico del *Western Design* desde la larga duración. El fracaso de los objetivos que marcó Cromwell y su gabinete asesor en 1654, cuando planificó su ofensiva contra las Antillas españolas, nos puede inducir a calificar su empresa colonial como una quimera costosa y estéril, pero hemos de guardarnos de precipitarnos en nuestras evaluaciones. Al fin y al cabo, la ventaja que nos proporciona la perspectiva histórica nos posibilita reparar en efectos a medio y largo plazo, así como los frutos que pudo recoger Inglaterra a partir de los mismos. Hay más preguntas asociadas que traemos a colación: ¿implicó un nuevo eslabón en el proceso de construcción de un imperio marítimo inglés? El quinto y último capítulo de la tesis, justamente, se aproxima a dichas cuestiones y al nuevo marco de relaciones anglo-españolas que se define tras la guerra.

Por lo que respecta a los dos capítulos centrales de la tesis —el tercero y el cuarto—, están dedicados a la contienda en sí misma. El tercero se centra en las complicaciones

---

<sup>173</sup> Black, 2004: 54-55.

<sup>174</sup> Pestana, 2017: 11-12, 15-18.

defensivas que afrontó España en su flanco caribeño, lo que nos obliga a retrotraernos a comienzos del siglo XVII y los primeros intentos por defender aquellas aguas mediante una escuadra; también a los primeros síntomas de indefensión en las dos islas de las Grandes Antillas que más directamente acusarían la ofensiva del *Western Design*: La Española y Jamaica. Abordamos, además, las reacciones que suscitó el ataque inglés de 1655 y qué efectos pudo tener para las relaciones diplomáticas europea, incluido el juego de alianzas. El resto del capítulo se limita en exclusiva a la campaña de Jamaica vista desde el lado inglés y el español.

Del cuarto capítulo quizás sea del que menos tengamos que presentar, también por tratarse del más original en lo que concierne al trabajo documental. Hemos privilegiado el bloqueo inglés sobre Cádiz, no solamente por su directa repercusión sobre el funcionamiento del sistema de flotas, sino también por la gran disponibilidad de fuentes encontradas en los fondos archivísticos españoles y la nula atención que le han dedicado las publicaciones especializadas hasta la fecha. Además, ello da pie a un acercamiento exhaustivo a la logística defensiva de la Carrera de las Indias. El resto del capítulo trata temas relacionados, como la crisis del sistema de financiación del aparato defensivo de las flotas y galeones, el empleo de métodos no convencionales, como el corso, para plantar cara a la marina mercante inglesa y la propia desactivación del conflicto conforme se fue derrumbando el régimen del Protectorado.

Antes de concluir este aparato metodológico, son pertinentes las siguientes advertencias. Empezamos por algo tan básico en nuestro trabajo como los barcos, sus tipos y la nomenclatura marítima para identificarlos y clasificarlos. De entrada, advertimos que nos ceñimos a los tipos navales atlánticos, preferencialmente, y a la industria naviera asociada de la que se nutrió el sistema defensivo de la Carrera de las Indias durante el reinado de Felipe IV<sup>175</sup>. Una de las principales dificultades que entraña el estudio de la navegación a vela, civil o militar, en los siglos modernos afecta a la nomenclatura marítima, en particular cuando hemos de aludir a la tipología de los barcos y a otros tecnicismos navales, que en no pocas ocasiones se nos aparecerán de manera confusa en la documentación, induciéndonos a cometer errores.

Compréndase que el léxico especializado de una ciencia aplicada como la náutica forma parte de la tradición oral, de un mundo ágrafo, carente de normas ortográficas fijas, todo lo cual redundará en una dificultad adicional a la hora de trabajar con las fuentes primarias. Puede frustrar

---

<sup>175</sup> Una relación de la tipología de embarcaciones construidas en la franja litoral vasca entre los siglos XVI y XVII en: Odriozola Oyarbide, 2002: 113-133. Para el conjunto de la costa cantábrica y de la flota de altura a comienzos de la Edad Moderna, véase Casado Soto, 1991: 130-141; 1998: 184-187; O'Donnell y Duque de Estrada, 2003: 22-30. No hemos de olvidar los tipos navales atlánticos utilizados por los portugueses en su expansión imperial: Contente Domingues, 2004: 241-286.

la comunicación entre el investigador y el documento, en resumen. Tales problemas resultan incluso más graves al abordar nociones de mayor complejidad, como las unidades de medición, desplazamiento, arqueo y tonelaje. Por ejemplo, puede inducir a confusión el uso genérico de ciertos términos para referirse a diferentes embarcaciones, sin importar su clase o características. Tampoco era infrecuente que un mismo tipo de embarcación poseyera varias denominaciones o que en las fuentes, redactadas por escribanos legos en los pormenores técnicos de los barcos, se indicase toda una pléyade de tipos navales bajo una misma etiqueta imprecisa. Todo lo cual dificulta la identificación de las tipologías navales por parte del historiador. El mundo marítimo de la época de la vela, carente de reglas fijas, se caracterizaba por su heterogeneidad, por lo que las voces según el espacio geográfico y al paso del tiempo. Ello repercute en contra del rigor metodológico que se exige el historiador y que se acentúa por las carencias de conocimientos técnicos. En aras de una comprensión más integradora de la maquinaria naval de los siglos modernos, Casado Soto apostaba por una multidisciplinariedad que contemplase la arqueología subacuática, dado proporciona las herramientas necesarias para ampliar nuestros conocimientos de las naves que surcaban los océanos en aquellos siglos<sup>176</sup>.

En tanto que máquinas pensadas para la guerra, los navíos fueron constantemente sometidos a toda suerte de mejoras con el fin de perfeccionar su diseño y modo de fábrica, por lo que se encontraban en constante evolución, una idea que hemos de tener muy presente para huir de la foto fija al estudiar estos instrumentos del poder naval. En un proceso tan lento y gradual como lo fue el de la especialización de los tipos navales lógicamente convivieron las prácticas arcaicas, tales como el empleo de mercantes artillados, con unidades que específicamente habían sido concebidas para el combate. Obsérvese cómo la carabela, la carraca y el galeón, tres embarcaciones de origen y desarrollo genuinamente ibérico, desempeñaron un rol determinante en el progreso de la navegación oceánica que influyó en las demás potencias: Francia, Inglaterra y las Provincias Unidas<sup>177</sup>. Los tipos más habituales en la Carrera de las Indias de la época que trabajos fueron: la nao, la carabela y el galeón.

Son, junto con *navío*, los términos más genéricamente empleados para referirse al conjunto de barcos de prestaciones y características similares, algo de lo que Casado Soto ya advertía al señalar que en la mayoría de los casos la palabra *navío* alude a buques medianos que

---

<sup>176</sup> Casado Soto, 1988-1998: 43-48, 51-52; 2006: 21; Hormaechea Arena (et al.), 2012, vol. 1: 56.

<sup>177</sup> Bernard, 1966: 212-213; Yun Casalilla, 2019: 79. Y con esto nos referimos también al surgimiento y desarrollo de otros tipos de embarcaciones, dotadas de aparejo proa-popa y de amplia difusión social, como el *boier* o *buoy* neerlandés, muy empleado en la Europa nórdica durante los siglos XVI y XVII, el lugre francés, ejemplo de buque de tingladillo o el bergantín de dos mástiles, con aparejo de velas cuerdas en ambos y cangreja en la semana, más frecuente en el paisaje naval europeo de la segunda mitad del siglo XVII. Glete, 1993, vol. 1: 43.

no han de confundirse con el *galeón*, del que se diferencia tipológicamente<sup>178</sup>. Reparemos en el criterio de un conocedor directo de la Carrera de las Indias a mediados del siglo XVII como lo era José Veitia Linaje, quien sostuvo que:

De la variedad de embarcaciones que se fabrican es la principal la nave, nao o navío, cuya definición es: *bajel de alto bordo de mucha capacidad, y fuerte para contrastar las tempestades, y olas de la mar, ofender a los enemigos, y defenderse de ellos*; así lo he inferido de una ley de la partida, en la cual se refieren diversos géneros de embarcaciones, que entonces se usaban, y como quiera que podrán allí verse, omito el hacer mención de los que ya no se practican y la haré brevemente, de los que de todo género comprendidos y no comprendidos allí tengo noticia que están hoy en uso.

Supuesto que se haya asentado que nave, navío o nao significa, todo, una misma cosa, usaré de este último nombre; y siendo el principal género de naos de que se valen en la Carrera de las Indias, las que se llaman Galeones [...] es de saber que hay tres géneros de naos en la fábrica española: unas de pozo, que son de dos cubiertas, y eran las que antiguamente [...] se preferían para de guerra, otras de una cubierta, lo cual solo puede practicarse en embarcaciones pequeñas, y otras de tres cubiertas, que llaman de puente corrida, que es la fábrica que hoy florece, y ha parecido la mejor; y debajo del nombre naos hay las siguientes<sup>179</sup>...

Veitia Linaje enumeraba los tipos de embarcaciones empleados en la defensa naval en el siglo XVII, acompañando a cada uno de una somera explicación para que el lector los reconociese: urcas, fragatas, pingues y filibotes, carracas, pataches, polacras, galizabras, galeras, galeazas, pinazas, zabras, tartanas, balandras, falúas y, entre las de menores dimensiones, lanchas, esquifes o barcas<sup>180</sup>. Sucede que por economía del lenguaje suele utilizarse *navío* para englobar todo el rango de tipos de barcos. De manera que, optamos por recurrir a los términos *barco*, *navío* y *bajel* en sentido genérico, reservando *galeón* cuando sí se pretenda una mayor precisión. En cualquier caso, incluso el mismo término *galeón* nos es problemático por su variable uso a lo largo del tiempo<sup>181</sup>. Con el propósito de inducir lo menos posible a confusión, las naves asociadas técnicamente al galeón serán nombradas como tal siempre que su identificación quede fuera de dudas en los documentos consultados.

De igual modo, no se ven exentos de ambigüedades interpretativas términos como pirata, bucanero, filibustero y corsario. A diferencia de los matices que busca el historiador escrupuloso con un lenguaje lo más riguroso posible, las fuentes primarias se valen de tales términos sin un criterio bien definido, como si fuesen sinónimos o palabras intercambiables. Ciertamente, en la práctica los límites que separaban a un pirata de un corsario eran porosos y se veían sujetos

---

<sup>178</sup> Casado Soto, 2006: 22.

<sup>179</sup> Veitia Linaje, 1672, lib. II, cap. XIV, núms. 2-3; Artiñano y Galdácano, 1920: 270-271.

<sup>180</sup> Odriozola Oyarbide, 2002: 122-126.

<sup>181</sup> Casado Soto, 2003: 44.

a las propias simpatías de cada bando. Por lo que trazar una nítida divisoria entre estas diversas manifestaciones de violencia marítima organizada, tan estrechamente interconectadas entre sí, es una labor tan complicada como contraproducente, pues las reglas se prestaban a un cierto margen de laxitud. Para la administración regia española, las pretensiones monopolísticas en la navegación a las Indias implicaban que cualquier nave extranjera sin licencia de la Corona fuese percibida como pirata, sin perderse en mayores distinciones. Y así lo reflejan las fuentes.

En la teoría la diferencia entre un pirata y un corsario radica en la existencia de una patente expedida por el poder político. Mientras que el pirata actúa al margen del sistema, un corsario puede ser un sujeto de extracción social más heterogénea, incluso provenir de estratos privilegiados, incluido el militar. Es decir, un particular que arma una nave para navegar en corso, previa patente y ateniéndose a unas ordenanzas. Por lo que hace a los filibusteros, su identificación sí es algo más complicada debido a la sutileza de los matices definitorios como grupo pirático diferenciable. Presentaban una forma de organización más sofisticada y dotada de unos rudimentos de gobierno, aparte de motivaciones políticas e ideológicas que los llevaban a emplearse como mercenarios del mar, pero sin que necesariamente interviniese ninguna autoridad política. Insistimos en que la porosidad de tales distinciones, ya que una persona puede ejercer las tres funciones a lo largo de su vida, y ni siquiera las fuentes documentales siguen un criterio coherente. Aprovechamos para precisar que ni el *Western Design* ni las batallas de Cádiz y Tenerife fueron actos de piratería, ya que los ejecutaron fuerzas navales convencionales al servicio de una administración estatal.

También prevenimos del carácter estimativo de las fechas de los barcos adquiridos por captura y por compra que incluimos en las tablas de los anexos, pues se refieren al año en que entraron en servicio en la marina, no a su construcción. Repárese en el significativo número de barcos adquiridos por captura —hasta 21 unidades— durante el primer lustro de la década de los cincuenta por la marina militar inglesa, sobre todo a raíz de la guerra contra las Provincias Unidas, lo que implica casi un 27% del total de 78 barcos que se recogen en esta lista. Igualmente, pedimos cautela en cuanto al número de cañones que montaba cada barco, ya que varía levemente en función del año y factores circunstanciales. Por lo que hace a los datos numéricos y las tablas o gráficos informativos con carácter cualitativo y cuantitativo, hemos de advertir para que sean leídos con prudencia, como una apoyatura del texto, pero desprovistos de la pretensión de total exactitud. Esta advertencia va específicamente destinada a quienes estuviesen interesados en citar dichos guarismos o tablas, para que no los tome sin su imprescindible relación con el texto al que acompañan.

## CAPÍTULO PRIMERO

### DOS MONARQUÍAS ATLÁNTICAS FRENTE A LA CRISIS DE SIGLO (1630-1654)

El relato de los hechos históricos que se sucedieron entre 1640 y 1660 tanto para España como para las Islas Británicas, y que en este capítulo expondremos como marco histórico previo que contextualice las relaciones anglo-españolas antes de 1655, es bien conocido. Las nuevas investigaciones seguramente nos aportarán nuevos detalles para ahondar en la cuestión, pero no creemos que impliquen una alteración significativa en lo esencial del conocimiento que en el presente disponemos acerca de los años centrales del siglo XVII. Lo que sí cabe esperar son nuevas interpretaciones, perspectivas de análisis y actitudes, acordes a nuestro presente académico, con respecto a los hechos que convulsionaron ambos espacios geográficos, lo que nos proporcionará ideas complementarias en el entendimiento de la crisis que experimentó la institución regia tanto en las Islas Británicas como la España peninsular.



**Fig. 2.** *Hispania Veteris Descriptio*. Mapa general de España, Ámsterdam, 1650. Autor: Jan Jansson. Fuente: Cartoteca del IGN [en línea] [www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/031283.html](http://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/031283.html).



**Fig. 3.** Detalle de un mapa de las Islas Británicas, tomado del *Theatrum Imperii Magnæ Britanniae, exactam regnorum Angliæ, Scotiæ, Hiberniæ... geographiam obo culos ponens...*, de John Speed (1552-1629), publicado en Londres, 1616. Fuente: BnF, gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1521570m/f20.item [en línea].

## **1.1. Revisitar la problemática de la crisis general del siglo XVII**

Consideramos oportuno el introducir un balance historiográfico en torno a la noción de la crisis del siglo XVII. No es nada que no se halla hecho ya, por otra parte, con la dificultad que entraña por el volumen tan desbordante de bibliografía especializada. Reconocemos una deuda con el sociólogo Immanuel Wallerstein por tratarse del autor que más nos ha influido a la hora de posicionarnos frente a esta problemática y asumir la noción de la crisis, pese a las voces cada vez más discordantes con dicha teoría que en los últimos años han emergido. Sin embargo, es una idea útil y práctica, fácil de entender, que por casi medio siglo ha propiciado un consenso extendido entre los historiadores. No nos perderemos en consideraciones semánticas de diccionario, ya que tales definiciones son muy limitadas e inoperativas para teorizar en la disciplina histórica. Nos referimos con crisis a los períodos transitorios que alteran las estructuras de la larga duración histórica; entiéndase, a los períodos de reestructuración en el orden político y socioeconómico, y que se ven acompañados de la descomposición de un sistema previo<sup>1</sup>.

### **1.1.1. Crisis y decadencia. El encaje hispano en la noción de la crisis general**

Los escrúpulos que solemos manifestar los historiadores —en nuestra obsesión por no incurrir en anacronismos cuando se trata de conceptualizar fenómenos históricos con el mayor rigor posible— también pueden inducir a confusiones terminológicas que dificulten el discurso o entorpezcan su adecuada comprensión. Nos decantamos por una cierta laxitud, sin que ello haya de menoscabar las precisiones y advertencias a las que creamos vernos obligados. De modo que, si nos expresamos en términos de *crisis* lo hacemos en sus primera y tercera acepciones, sin que haya lugar para la contradicción, pues lógicamente la expresión de la crisis no podía presentar las mismas características ni tener los mismos efectos en sociedades diferentes. Puesto que las sociedades española e inglesa de mediados del siglo XVII presentaban rasgos diferentes, los síntomas de la crisis y su incidencia tuvieron que manifestarse de forma diferente, así como fueron diferentes las respuestas emitidas por ambas sociedades ante los estímulos de la crisis. De lo que no cabe duda es que una crisis, sin importar la acepción del término, ha de poseer dos características indispensables para su identificación, las cuales ya las sintetizó T. K. Rabb en su estudio: breve en el tiempo, no superior a las dos décadas, y distintiva de los períodos que la anteceden y suceden con inmediatez<sup>2</sup>. De lo contrario, nuestro uso del término crisis entonces sí que carece de precisión.

---

<sup>1</sup> Wallerstein, 2017 [1980]: 44.

<sup>2</sup> Rabb, 1975: 29.

La controversia de la crisis del siglo XVII no puede desprenderse de sus connotaciones económicas, consustanciales a una interpretación de crisis en clave de decaimiento económico y posterior transformación. Los autores marxistas manifestaron su preocupación por la rigurosa delimitación de las fases de la economía —fase A, o de expansión económica y fase B, o de contracción— y sus correspondientes periodos transitorios, con lo que se trataba de analizar los orígenes del sistema capitalista y su desarrollo. Esta distinción entre fases de expansión y de regresión nos remite a la teoría de los ciclos económicos que propuso François Simiand en *Les fluctuations économiques à longue période et la crise mondiale* (París, 1932) que, a pesar de su antigüedad, significó un paso capital en las futuras conceptualizaciones y marcos teóricos de que se sirvieron en los debates en torno a la crisis general del siglo XVII.

El punto de partida del debate en torno a la crisis general del siglo XVII ha de situarse en el Reino Unido de la segunda posguerra, en los años cuarenta y cincuenta del siglo XX, muy ligado a los inicios de la famosa revista *Past and Present*. En las conclusiones a las que llegó en sus *Estudios sobre el desarrollo del capitalismo* (1946) el historiador Maurice Dobb se preguntó por la naturaleza histórica del siglo XVII, que entendía como un período transitorio en el que las relaciones de producción, que todavía arrastraban rémoras feudales, comenzaron a experimentar una serie de transformaciones hacia modos de economía capitalista.

Pronto avivó esta problemática Eric J. Hobsbawm, quien entendió el siglo XVII como fase de contracción económica (B) o como hiato entre fases expansivas (A), como lo fueron en términos generales los siglos XVI y XVIII. Encontró en ese hiato la explicación a que la fase expansiva del siglo XVI no hubiese conducido a una revolución industrial en el siglo XVII. Se explicaría porque el capital invertido en la fase A no fue invertido en aquellos sectores más cualitativamente dinamizadores y de mayor rendimiento productivo que hubiesen asentado las bases de esa hipotética precoz industrialización. Por el contrario, el siglo XVII atestiguó la crisis definitiva del modo de producción feudal, origen de los problemas económicos y políticos que explicarían, según este historiador, la agitación revolucionaria del período 1640-1660<sup>3</sup>.

Si bien ausente al inicio del debate, Hugh Trevor-Roper terminó por unirse hacia 1959 con un artículo en el que argumentó que la crisis general fue el resultado de las contradicciones dimanantes de la dialéctica corte-país, esto es, la relación entre un aparato cortesano cada vez más parasitario y una sociedad que acusaba el impacto de una fase de recesión económica<sup>4</sup>. Existe una reedición de los estudios publicados en *Past & Present* a raíz de esos debates<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> Hobsbawm: 1954a: 33-53; 1954b: 44-65.

<sup>4</sup> Trevor-Roper, 1959: 50-51, 57-61. Véase la contrarréplica dada por Hobsbawm 1660: 12-14; 1971: 9-19.

<sup>5</sup> Aston, 2011 [1965]. Quien también se refirió a la intrahistoria de este debate fue Elliott, 2010: 87-94.

Además de la fría acogida que suscitó en *Past and Present*, la propuesta de Trevor-Roper también fue rechazada por Antonio Domínguez Ortiz, quien consideraba exagerado atribuir a los gastos de corte el origen de las revoluciones de mediados del siglo XVII, sin contar con el añadido problema de distinguir entre Hacienda Pública y Hacienda personal del monarca, como constató en su texto titulado «Los gastos de corte en la España del siglo XVII», recogido en un volumen compilatorio de sus artículos<sup>6</sup>.

Las polémicas suscitadas reavivaron el ímpetu por redescubrir el siglo XVII, que en la posguerra había quedado algo olvidado y en Francia había sido deformado hasta convertirse en una imagen esplendorosa de *Grand Siècle* de Luis XIV. El debate se había internacionalizado desde fines de los cuarenta, pese a que en el ámbito historiográfico español sea más familiar la producción académica anglosajona, cuando el historiador soviético Boris F. Porshnev expuso en 1648 las miserias del siglo XVII francés en forma de una lucha de clases que enfrentó a la burguesía y al campesinado con la aristocracia feudal. Interpretó la Fronda como una revolución burguesa truncada cuyo triunfo podría haber entrañado una crisis definitiva del sistema feudal-absolutista. Por su parte, el francés Roland Mousnier se mostró remiso a considerar el orden estamental del siglo XVII en términos de clases sociales<sup>7</sup>.

Tampoco se hicieron de rogar las reacciones contra el artículo de Trevor-Roper por parte de Mousnier, pero también de E. H. Kossmann y de John Elliott, para quienes la dialéctica corte-sociedad no podía aplicarse de a un conjunto tan heterogéneo como el europeo sin afrontar dificultades insalvables. Además, esa teoría confería demasiado protagonismo a los gastos suntuarios de la corte cuando estos nunca se acercaron a los muy superiores costes militares, directos como indirectos, que las sociedades europeas de la época se veían obligadas a asumir<sup>8</sup>.

Existía, empero, un punto de convergencia en las tesis de Porshnev, Hobsbawm, Trevor-Roper, Mousnier, e incluso Elliott y los demás autores partícipes de estos debates, puesto que habían asumido una argumentación dentro de los mismos términos referenciales, que incluían las ideas de crisis, revolución y generalidad. La principal voz crítica, y acaso la más acerba, se alzó desde Leningrado y fue la historiadora soviética A. D. Lyublinskaya, quien criticó la falta de rigor científico en el uso tan gratuito del término «revolución» que reprochó a estos autores, quienes lo aplicaban a procesos con características diferentes. Criticó la falta de consenso a la

---

<sup>6</sup> Domínguez Ortiz, 1984: 75-76, 95.

<sup>7</sup> Porshnev, 1948. Algunos años antes de la publicación de la traducción al francés en 1963, el historiador Roland Mousnier ya tuvo ocasión de referirse al texto de Porshnev, aunque viéndose obligado a trabajar a partir de una traducción alemana anterior: Mousnier, 1958: 81-113. A partir de la versión francesa de 1963 se publicó en Siglo XXI la edición en castellano, 1978: 285-319.

<sup>8</sup> Elliott, 1969: 35-56; 2010: 94.

hora de ofrecer una fecha, siquiera estimativa, del inicio de la crisis y no ahorró dureza en su réplica a Trevor-Roper, cuya visión de las supuestas revoluciones múltiples tildó de superficial y monolítica, lo que resultaba en una teoría tan estéril como reaccionaria. A Hobsbawm, le criticó su omisión a la hora de especificar cómo llevaba a cabo sus funciones la crisis y a través de qué mecanismos aconteció la concentración de poder económico y el desplazamiento de los obstáculos en la creciente concentración del capital. Esta historiadora, asimismo, reivindicó el estudio del periodo del absolutismo europeo y la sociedad del siglo XVII en su singularidad, con sus propias características, no entendiéndolo como una relación de opuestos con épocas anteriores y posteriores, tampoco como una pugna entre el antiguo feudalismo y el capitalismo venidero, ni limitándolo a un enfoque estrictamente jurídico relativo a la ordenación social en estamentos<sup>9</sup>. Sin embargo, todavía resulta más forzada la propuesta de Lyublinskaya de situar en el primer tercio del siglo XVII la plenitud de los rasgos distintivos de aquellas sociedades en proceso de transición hacia un modelo burgués y una nueva jerarquía de países, con la Francia de Richelieu al frente. Dentro del siglo XVII se trata precisamente del período menos indicado para situar en él crisis general alguna, como así lo señala T. K. Rabb, sobre todo si se tiene en cuenta que la ofensiva francesa contra la España de los Habsburgo no se produciría hasta 1635, cuando todavía no se produciría ningún proceso rupturista decisivo<sup>10</sup>.

Pero hemos de guardarnos de considerar la historiografía soviética como un ente monolítico al que el dogmatismo marxista encorsetó, pues así parece demostrarlo las posturas encontradas frente a este complejo debate. Así, el historiador Evgeny M. Zhukov, figura preponderante del academicismo soviético, se alineó con Eric J. Hobsbawm ya que también entendió el siglo XVII como una época transitoria en la que tuvo lugar la crisis final de feudalismo<sup>11</sup>. Visiones que demuestran cómo los marxistas se distinguían entre sí en función de dónde situaban la frontera cronológica entre los modos de producción; y para E. M. Zhukov dicha transición aconteció en el siglo XVII.

En general, a lo largo de los años sesenta prosiguió el debate, con un especial énfasis por parte de sociólogos e historiadores en la tipología de las revoluciones y rebeliones del siglo XVII atendiendo a su naturaleza. Surgieron tantas interpretaciones sobre la crisis general como especialistas la abordaban, cada uno en función de los supuestos a partir de los cuales partían

---

<sup>9</sup> De Lyublinskaya disponemos de un volumen, preparado *ex profeso* y dirigido por Josep Fontana, que recopila sus principales trabajos, 1979: 108-144; se trata de un extracto del capítulo homónimo para su monografía *French Absolutism: The Crucial Phase, 1620-1629*, editada en 1968 por Cambridge, que es a su vez la traducción al inglés que hizo Brian L. Pearce, con prefacio de John H. Elliott, de la edición original en ruso.

<sup>10</sup> Rabb, 1975: 26.

<sup>11</sup> Zhukov, 1960: 85.

sus enfoques. Acaso fuese esa mayor rigurosidad a la hora de abordar esta cuestión lo que alimentase un mayor escepticismo o cautela hacia la teoría de la crisis general nacida en la década anterior. Slicher van Bath mostró ciertos escrúpulos en sus apreciaciones a la hora de abordar la palabra «crisis», lo cual no fue óbice para que definiese el medio siglo de 1650-1700 en términos de «insólita depresión», con lo que asimiló el significado de la palabra en su acepción de resentimiento económico. Carlo M. Cipolla observó una contracción de la economía europea que postergó hasta finales del siglo XVIII la auténtica transformación, pero no advirtió ruptura fundamental alguna<sup>12</sup>.

Dicha cautela, sobre todo con respecto a la definición de las revoluciones, no impidió que cristalizase en los años sesenta y setenta la imagen de un siglo XVII maldito sobre el que pesaba el estigma del resentimiento de las condiciones materiales de una sociedad empobrecida por la contracción económica, el recrudescimiento del régimen señorial, la Guerra de los Treinta Años como quintaesencia del suicidio colectivo de una Europa armada y el empeoramiento de las condiciones climáticas; en suma, la imagen de un *siglo de hierro*, como lo bautizó Henry Kamen en 1972, que se contraponía, otra vez, al relativamente próspero siglo XVI<sup>13</sup>.

Como hemos esbozado, la común defensa de la crisis del siglo XVII hasta esa fecha no quiso decir que los historiadores hubiesen mantenido una postura unánime ante la cuestión, puesto que ni siquiera entre los partidarios de dicha teoría se consensuaron con éxito parámetros referenciales tan básicos como los límites geográficos y cronológicos de la misma. ¿Cómo formular un modelo válido para el conjunto continental que, además, precisase tales límites? Por lo demás, a mediados de los setenta la discusión, que había parecido enquistarse, perdía su interés<sup>14</sup>, si bien continuaron publicándose en los años ochenta estudios de impacto académico, como el de Perez Zagorin (*Rebels and Rulers, 1500-1660*, 1982), pero que ponían el foco en episodios de revolución, rebeldía y guerras civiles, más que en la ida en sí de crisis.

Ya hemos tenido ocasión de referirnos a Lyublinskaya, aunque también merece situar entre los primeros detractores de la idea de crisis general a Helmut G. Königsberger, quien rechazó frontalmente los modelos estáticos propuestos en tanto que desde un enfoque contemporáneo y occidental no consideraban el carácter intrínsecamente inestable de las sociedades del antiguo régimen entre los siglos XVI-XVIII<sup>15</sup>. El propio John Elliott sostuvo que los

---

<sup>12</sup> Wallerstein, 2017 [1980]: 39-40.

<sup>13</sup> Kamen, 1972 (edición en castellano, 1977); Parker & Smith (eds.), 1978. Respecto de la reseñorialización o refeudalización también se había discutido en el debate de *Past & Present* que se desarrolló en los cincuenta y en el que Hobsbawm ya diferenció entre una Europa al Oeste del Elba y otra al Este: Hobsbawm, 1954a: 20.

<sup>14</sup> Elliott, 2010: 100.

<sup>15</sup> El concepto de crisis fue rechazado por Königsberger, 1986: 149-168. También Elliott adoptó una postura crítica similar en: 1969: 99. Para una síntesis de estas lecturas escépticas, De Vries, 2009: 151-194.

levantamientos y revueltas que se sucedieron en los años cuarenta y cincuenta carecían de excepcionalidad ya que tales episodios de violentas agitaciones constituyeron una constante en el panorama de la Europa moderna; incluso los desórdenes que aquejaron a mediados de los años XVII fueron limitados —añadió Elliott— si se comparan con el recorrido temporal de las guerras de religión en la Francia del siglo XVI o la revuelta de los Países Bajos<sup>16</sup>. Niels Steensgaard apuntó la inviabilidad de la cualidad del universalismo para la crisis del siglo XVII porque ni siquiera afectó por igual a los sectores sociales dentro de un mismo territorio<sup>17</sup>.

A grandes rasgos, existe una vaga correlación entre las respuestas desarrolladas a los estímulos adversos del medio y la posición en la que cada área o macrorregión de Europa quedó tras la catarsis de la Guerra de los Treinta Años. También hubo episodios críticos que se vieron marcados por la conflictividad de toda índole o que fueron anteriores al estallido de la Guerra de los Treinta Años, por lo que no deben su origen a esta. Aquí entran en juego las discrepancias atañe a la geografía de la crisis del siglo XVII, sin necesidad de ir a una escala global, puesto que ya el escenario europeo se basta por sí mismo para constatar la imposibilidad de operar con el término crisis de manera unívoca, a lo que se aferraron los detractores de esta teoría. En su momento, cuando se refirió a la crisis general del continente, Hobsbawm dividió Europa en cuatro partes, en función de las respuestas que cada una de las distintas sociedades ofrecieron a la crisis. En aquellas donde se habían ensayado las primeras revoluciones burguesas y donde los mecanismos del capitalismo temprano más se habían desarrollado la respuesta a la crisis se tradujo en una relativa inmunidad; es decir, se refería Hobsbawm a las Provincias Unidas, Inglaterra y el norte de Francia, a las que denominó nuevas zonas desarrolladas.

Ello contrasta con el declive de las regiones otrora más dinámicas durante los siglos medievales: el Mediterráneo y la mitad meridional de Alemania. Las otras dos áreas eran las colonias europeas ultramarinas y el *hinterland* báltico<sup>18</sup>. A grandes rasgos, Carlo M. Cipolla mantuvo esta división: un siglo negro para las penínsulas Ibérica, Itálica y para Alemania; gris para Francia; plateado para Inglaterra y dorado para las Provincias Unidas<sup>19</sup>. Kossmann e Ivo Schöffner ya advirtieron en los años sesenta el difícil encaje de las Provincias Unidas dentro del cuadro crítico europeo que se había trazado y que tanto desentonaba al coincidir con el *Siglo de Oro* neerlandés<sup>20</sup>. En términos generales, apreciamos la culminación del desplazamiento del principal eje económico europeo hacia el Mar del Norte y la fachada atlántica del NO, en

---

<sup>16</sup> Elliott, 1969: 35-56.

<sup>17</sup> Steensgaard, 1978: 44-45.

<sup>18</sup> Hobsbawm, 2011 [1965]: 6-9, 31, 39.

<sup>19</sup> Cipolla (ed.), 1974: 7-13.

<sup>20</sup> Schöffner, 1966: 82-107; Elliott, 2010: 98.

detrimento del Mediterráneo, acompañado de la emergencia de formas de nacionalismo económico entre las principales potencias mercantilistas.

Sin embargo, gracias a las investigaciones a cargo de Jonathan I. Israel, hoy en día sabemos que la sociedad neerlandesa no fue ajena a los avatares de los fenómenos climáticos que durante varios años seguidos azotaron la región; las malas cosechas de 1647-1651 provocaron acusadas alzas en el precio de los alimentos básicos, a pesar incluso del control sobre el comercio de grano con el Báltico y la Europa Oriental; las urbes industriales del sur de la República se vieron sumidas en una atmósfera de inquietud e incertidumbre; en general, la frustración económica se exacerbó en el conjunto de la sociedad neerlandesa, que a comienzos de los cincuenta sufría los efectos de una recesión económica<sup>21</sup>. Dicha contracción económica resultó más ruinoso en los centros fabriles flamencos, en los Países Bajos Meridionales, donde los avatares de la guerra causaron un daño más lacerante que se prolongaría hasta la década de los cincuenta, sin que se materializase la esperada prosperidad que tanto se prometía con la firma de la paz de Münster<sup>22</sup>.

Ni las voces críticas de entonces ni los esfuerzos emprendidos por futuros detractores de la idea de crisis general han tenido éxito a la hora de desterrarla por completo. Es más, todavía en nuestros días el siglo XVII sigue empañado del estigma de la crisis. Rabb entendió que algún fundamento tuvo que existir para que tantos autores se hubiesen adherido a la teoría de la crisis general, y es a él a quien debemos un primer intento serio, a mediados de la década de 1970, por conceptualizar con mayor precisión la excepcionalidad de las agitaciones vividas en el siglo XVII dentro de una cuenta histórica más larga, que rompiese los moldes explicativos nacionales, así como que enfatizase más el período que tuvo a bien denominar *poscrítico* (*post-crisis*), como se refería al último tercio de la centuria<sup>23</sup>.

El punto crítico lo situó en el segundo tercio de siglo, en los años cuarenta, que se resolvería a partir de los años sesenta y setenta, dando lugar a una Europa de apariencia más ordenada, menos dividida y fragmentada, también más segura y serena, desapasionada en comparación con el turbulento panorama que presentó en su segundo tercio. Por supuesto, semejante afirmación no se ve libre de atrevimiento y es matizable, en particular cuando su aplicación resulta útil para el caso inglés, pero más compleja para realidades sociales como la española. Pese a todo, no descartamos su explicación porque sí que cabe apreciar un cambio de ciclo en ciertos ámbitos de la España de los años 1660-1680, específicamente en lo concerniente a la

---

<sup>21</sup> Israel, 1997 [1982]: 316-318; 1989: 214-215.

<sup>22</sup> Echevarría Bacigalupe, 1998: 357-359.

<sup>23</sup> Rabb, 1975: 3-6, 7-16.

defensa del comercio atlántico. En cuanto al caso español, el tiempo del Barroco aparecía en su particular posguerra, en los años cuarenta y cincuenta del siglo XX, cubierto bajo la capa del olvido y de una deliberada distorsión nacionalista.

Los primeros síntomas de dicha decadencia comúnmente se sitúan en el reinado del tercer Felipe, cuando Tomasso Campanella aludía de manera explícita a un declive económico español<sup>24</sup>. Esto ya es de por sí revelador de cómo los propios testigos de la época repararon en la decadencia de España, lo que descarta la noción de este fenómeno como una invención historiográfica<sup>25</sup>. La fase crítica, por el contrario, presenta unos límites poco problemáticos a la hora de precisar por lo convulso del año 1640 y la inmediata concatenación de reveses para la Monarquía en todos los ámbitos que afectaban a su posición como gran potencia: política, economía y ejército. Esta crisis, por regla general, se asocia a los años cuarenta, cuando el peligro de descomposición territorial fue más evidente que nunca, y con un protagonismo algo menor de los cincuenta, donde los efectos fueron más sutiles. La paz de 1659 y el cierre de casi todos los frentes abiertos, inclusive la guerra con Inglaterra, a la altura de 1660 ponen el broche final a esa fase crítica de dos décadas.

Para la Monarquía Hispánica cabe hablar en términos de crisis y decadencia; la crisis de los cuarenta y cincuenta exigió una reformulación de las bases políticas y socioeconómicas del Imperio para garantizar su supervivencia. Los primeros planteamientos clásicos del siglo XX acerca de la «decadencia española» se los debemos a Earl J. Hamilton y a Pierre Vilar, quienes inspirarían a los marxistas ingleses, a ojos de los cuales la decadencia económica de la España de los Habsburgo se ajustaba como un guante a la base argumental con la que trabajaban, y no exclusivamente entre autores marxistas<sup>26</sup>. Fue a fines de los años cuarenta, con el estudio de Vicente Palacio Atard<sup>27</sup>, cuando en el ámbito historiográfico español despertó el interés por las causas del ocaso de la hegemonía imperial española, pero todavía adoleciente de un esencialismo que llevaba a expresarse en términos de decadencia espiritual. Cabe reconocerle que abriese la veda por la que continuarían historiadores de la talla de Antonio Domínguez Ortiz en las décadas siguientes<sup>28</sup>.

---

<sup>24</sup> Gil Pujol, 1996: 84.

<sup>25</sup> Wallerstein, 2017 [1980]: 294.

<sup>26</sup> Hamilton, 1938: 168-179; Vilar, 1977: 113-128 (este texto de Vilar fue originalmente publicado en 1956 con el título «Le temps du Quichotte» en la revista *Europe*: 1-16); Hobsbawm, 1954a: 12; 1971: 9-19.

<sup>27</sup> Palacio Atard, 1987 [1949]: 25-44.

<sup>28</sup> De quien destacamos su volumen compilatorio de textos individuales: Domínguez Ortiz, 1984.

Allende las fronteras españolas también era motivo de interés y análisis histórico el proceso de decadencia española en el siglo XVII y su ajuste a la teoría general de la crisis, sobre lo que reflexionaron otros historiadores. H. Kamen planteó la necesidad de revisar el concepto del declive español para reemplazarlo por el de dependencia, puesto que la asunción del primero conlleva un reconocimiento implícito de que en algún momento previo España *había crecido*, lo que este historiador rechaza fundándose en el subdesarrollo estructural que percibe en la economía española<sup>29</sup>. Jonathan I. Israel le dio la réplica en un artículo en el que indicaba que sí existió tal desarrollo económico en Castilla, cuyo punto de inflexión hacia la decadencia tuvo lugar en tiempos de Felipe III. Este declive fue seguido de un breve hiato en los años veinte para continuar de forma definitiva a partir de los años cuarenta y cincuenta, momento en el que sobrevino la dependencia económica de España y el fin de los últimos rescoldos del sector manufacturero<sup>30</sup>.

John H. Elliott cuestionó las interpretaciones unidireccionales que brindaban una imagen fatalista del decaimiento del poder español en el siglo XVII, y puntualizó, sin abandonar la tesis de la decadencia y crisis, que la fase de retroceso económico y deterioro político afectó al conjunto europeo, rompiendo así con el excepcionalismo pesimista español. La diferencia en el caso español estribaría en su mayor incidencia y duración, que comportó a su vez una vertiente existencial e identitaria<sup>31</sup>. Podría afirmarse que Elliott sentó las bases metodológicas más utilizadas hoy en día por los investigadores, como Lynch, Thompson o Yun Casalilla e introdujo una precisión quicial: que la decadencia tuvo origen en Castilla y que por el papel preponderante de esta dentro del conjunto de la Monarquía terminó abocando a la crisis a los restantes territorios que la componían<sup>32</sup>.

Dentro de la reacción a la idea de la decadencia española del siglo XVII —sin negar la existencia de la misma— cabe mencionar el rechazo que en las últimas décadas ha suscitado el arraigado cliché del «carácter nacional hispano», cargado de un excepcionalismo negativo en el que se encontraría la «crisis espiritual española» y la base del fracaso de España en el siglo XVII<sup>33</sup>. Es decir, un conjunto de valores y creencias culturales que desembocaban en una reiterada aversión al trabajo manual y al comercio, una mentalidad rentista y aristocrática y un ensimismamiento cultural. Aunque no negamos que los estereotipos se construyen a partir de

---

<sup>29</sup> Kamen, 1978: 46, 49.

<sup>30</sup> Israel, 1981: 173-178; 1997 [1982]: 357-358.

<sup>31</sup> Elliott, 1961: 52-75; también recogido en el compilatorio de Cipolla: 1977a [1961]: 129-155; así como en el volumen facticio Elliott, 1991: 260-286, 287-311. Para complementar este balance metodológico, véase también Elliott, 2014 [1963]: 16; 1977b: 41-61.

<sup>32</sup> Lynch, 2007: 522-557; Thompson, 1981; Thompson y Yun Casalilla (eds.), 1994: 301-321.

<sup>33</sup> Palacio Atard, 1987 [1949]: 83-107.

una realidad cierta, pero hiperbolizada, estos vicios no eran patrimonio exclusivo del acervo ibérico, sino que tales características del modo de vida noble también existían en las sociedades de Francia, Inglaterra, Alemania e incluso las Provincias Unidas.

Asimismo, la buena recepción que recibió entre los españoles la literatura arbitrista que denunciaba los excesos nobiliarios ya de por sí desmonta que estos impregnasen al conjunto de la población, algo que parece ignorar el estudio de Ortega y Medina, cargado de estereotipos esencialistas<sup>34</sup>. Aclarado todo esto, que el deterioro de las administraciones centrales y la regresión económica afectasen a la mayor parte del continente europeo no eximen del hecho de que España acusase una larga decadencia de índole política, militar y económica, que le costó la posición de cierta primacía como potencia de la que gozaba a comienzos de siglo. Insistimos, que no negamos el decaimiento del poder español, sino que negamos que respondiese a ningún carácter nacional.

Desde finales de los años setenta y especialmente durante la década de los ochenta se asistió al desplazamiento paulatino de la historia social conforme adquiría fuerza la reacción contra los postulados de *Annales* a la par que surgían los revisionistas, autores que rechazaban las estructuras explicativas y el determinismo histórico para reivindicar la singularidad de los acontecimientos históricos y del factor contingencial. Además, la incorporación de nuevos horizontes geográficos al estudio, la progresiva superación de las encorsetadas lecturas en clave nacional y los procedimientos multidisciplinares han reconducido en las últimas décadas el discurso a una actitud cada vez más remisa para con los viejos marcos teóricos heredados y a la formulación de posturas revisionistas que plantean alternativas en aras de una mayor precisión o de contemplar nuevas posibilidades.

El escepticismo para con la teoría de la crisis general en aras del mayor rigor conceptual posible ha llevado a algunos autores a decantarse por *reconfiguración*, como se expone en la introducción de la obra colectiva dirigida por José Martínez Millán, Félix Labrador Arroyo y Filipa M. Valido-Viegas de Paula-Soares<sup>35</sup>. Por los razonamientos seguidos, entendemos que estos autores, más que negar la decadencia económica española —o para ser más precisos, castellana—, abogan por una lectura alternativa que dedique más atención a los cambios que operaron en la organización política para explicar con mayor rigor la evolución que conoció España a lo largo del reinado de Felipe IV. Sin embargo, en ese mismo volumen hay espacio para voces discordantes con la idea de reconfiguración y favorables a la de crisis, como la de Alberto

---

<sup>34</sup> Confróntese la visión esencialista de Ortega y Medina, 1981: 75-82 con Yun Casalilla, 2019: 158-161.

<sup>35</sup> Martínez Millán, Labrador Arroyo y Valido-Viegas de Paula-Soares (coords.), 2017: 1-6. Véase también el capítulo de Martínez Millán, *Ibid.*: 7-62.

Marcos Martín, partidario de la interpretación más común de la decadencia española, con especial atención a la demografía, el rendimiento de los sectores económicos y la carga fiscal<sup>36</sup>.

Ruggiero Romano, quien en *Coyunturas opuestas* (México, 1993) aceptó la existencia de una crisis general en Europa, la descarta para el ámbito hispanoamericano, que registraría una franca expansión económica, social y cultural<sup>37</sup>. No es atrevido afirmar que la exposición de Romano representa unos de los ejercicios de revisión más influyentes de cuantos se hayan hecho hasta la fecha; pese a las casi tres décadas transcurridas desde su publicación, sigue a día de hoy como una lección modélica de historia atlántica comparada. La última aportación reseñable en lo tocante a esta cuestión y con un espíritu similar se la debemos al estimulante artículo a cargo de Herbert S. Klein y Sergio Serrano Hernández, en el cual se presenta una revisión de la crisis del siglo XVII desde la perspectiva hispanoamericana en la que se ofrece una lectura en clave de expansión económica<sup>38</sup>.

Justamente, los detractores de la teoría de la crisis general han encontrado su gran baza en la fase de expansión económica generalizada que conoció la América virreinal. Al referirnos a una realidad con la configuración territorial de la Monarquía Hispánica en el tiempo de los Habsburgo no podemos eludir de la ecuación el ámbito hispanoamericano, lo que incluye el Océano Atlántico, espacio en el que se articulaba el eje arterial del sistema imperial. Aquí es donde nos enfrentamos ante la dificultad de aplicar sin incurrir en contradicciones una interpretación clásica de decadencia y crisis para una realidad geográfica cuyas estructuras socioeconómicas nos sugieren un panorama diferente de esas lecturas críticas en un sentido peyorativo. Aunque hubo intentos tempranos, como los de Pierre y Huguette Chaunu y W. Borah, en incluir el México virreinal de los años 1620-1650 dentro de la geografía de la crisis general y de la depresión económica, para lo que se fijaron en la producción de plata y el comercio transatlántico con la Península Ibérica<sup>39</sup>.

Richard Boyer abordó la noción de crisis liberándola de matices peyorativos, y no habría que esperar mucho más tiempo hasta que otros investigadores se sumasen a esta revisión de un paradigma de la crisis que, formulado en clave de decadencia o depresión, no encajaba con el panorama económico novohispano<sup>40</sup>. De entrada, la curva demográfica indígena se estabilizó, paso previo a un posterior crecimiento; se asistió a un desarrollo agrícola concomitante con la reorientación económica hacia el interior, hacia las grandes haciendas; la reinversión de la plata

---

<sup>36</sup> Marcos Martín, 2006: 173-253; 2017: 481-524.

<sup>37</sup> Romano, 1993.

<sup>38</sup> Romano, 1993: 13-27; 56-88, 89-123; Klein & Serrano Hernández, 2018: 69-75.

<sup>39</sup> Israel, 1979: 131; Lynch, 1988 [1969]: 279-329; Wallerstein, 2017 [1980]: 256-261.

<sup>40</sup> Boyer, 1977: 455-478.

en el desarrollo local, trasunto de una articulación de los mercados internos. Con respecto a la economía novohispana, ha sido el sector de la minería y las vicisitudes que ésta experimentó en el siglo XVII los que han gozado de una atención preferencial por parte de los especialistas, que han mostrado cómo los índices de productividad se mantuvieron generalmente estables hasta bien avanzado el fin de siglo, aunque Barrett sí sostiene que se produjo una caída constante de la producción minera al menos hasta los años setenta de dicho siglo<sup>41</sup>.

En el Perú virreinal también se registró una recuperación demográfica, de la mano de un reforzamiento de los núcleos urbanos, lo que contrasta con la realidad castellana de aquel siglo. En cuanto al despegue y consolidación del comercio interamericano, fue tal, que en 1631 la Corona legisló en su contra, habida cuenta del impacto negativo que tenían en las ferias anuales de Portobello las transacciones comerciales entre Perú y México y la fuga de plata americana a China a través de la ruta del Pacífico. Herbert S. Klein y Sergio Serrano también aducen el mayor grado de repercusión de la plata extraída en la propia economía indiana y en la defensa de los virreinos (cuyas obligaciones militares aumentaron conforme avanzó el siglo XVII) como otra prueba más de la ausencia de una crisis en el siglo XVII<sup>42</sup>.

Al igual que Nueva España, Perú también ganó en autosuficiencia económica, capaz de generar sus propios motores comerciales autóctonos y sacudirse la excesiva dependencia de la producción argentífera reclamada por España para alimentar el flujo de la Carrera de las Indias y del sistema imperial atlántico<sup>43</sup>. De una media anual de medio millón de pesos que salían de Lima en 1630 se pasó a apenas 150.000 pesos anuales en la década de los ochenta<sup>44</sup>. Este fenómeno se complementó con una mayor repercusión de la plata extraída en la propia economía indiana y en la defensa virreinal —cuyas necesidades aumentaron conforme avanzó el siglo XVII y surgieron nuevos focos de oposición al poder español—. Hay autores que han interpretado en este fenómeno una evidencia más de ausencia de crisis en sentido negativo para el Perú de aquellos años<sup>45</sup>.

Todo ello demuestra una cierta robustez de la economía virreinal. Pero queremos llamar la atención con respecto a la correlación inversa que puede trazarse entre la contracción de flujo argentífero oficial (no entraremos en la polémica del volumen real de plata que fluyó a la metrópoli) y la reinversión del metal precioso en la producción virreinal. Un fenómeno beneficioso para el ámbito americano, lo que aleja la idea de la crisis, pero incuestionablemente pernicioso

---

<sup>41</sup> TePaske & Klein, 1981: 116-135; 1982; Bakewell, 1990: 49-91; 1991: 58-72; Barrett, 1990: 238.

<sup>42</sup> Klein & Serrano Hernández, 2018: 53-58.

<sup>43</sup> Pérez Herrero, 1996: 365; Parker, 2013: 468.

<sup>44</sup> Lynch, 1988 [1969], vol. 2, 308-309, 314; 2007: 618, 640.

<sup>45</sup> Romano, 1993: 145-169; Klein & Serrano Hernández, 2018: 53-58.

para la Corona. Por lo tanto, la percepción crítica está supeditada a la perspectiva desde la que se realice el análisis. Pero, como todo en la historia, algunos matices son pertinentes. Porque para la América virreinal hemos de guardarnos de una imagen congelada y monolítica de un continente de la extensión y diversidad del americano.

El caso peruano del siglo XVII se nos presenta notablemente más complicado de estudiar, ya que, pese a todo lo anterior dicho, sí que pueden percibirse con nitidez manifestaciones más evidentes de transformación crítica. La creciente circulación de metal precioso condujo a una inflación cuyos efectos se prolongaron hasta mediados del siglo XVII y generaron un ambiente propicio para el fraude, la manipulación monetaria y la omisión del pago de los tributos. Todo ello, unido a la posterior caída de los rendimientos en la minería (muy acusada en el caso de Potosí y las minas de azogue de Huancavelica), sector capital del que era altamente dependiente la economía virreinal, indujo a algunos historiadores a extrapolar a la particularidad peruana la idea de crisis del siglo XVII, si bien ésta se ceñiría en especial al ámbito minero y monetario<sup>46</sup>. H. S. Klein y S. Serrano Hernández, en cambio, le han restado importancia a la caída de la producción en Potosí por el atenuante que significó que otros centros mineros de Charcas y Perú fuesen puestos en explotación<sup>47</sup>.

En el terreno político, si bien los virreinos y gobernaciones americanas ganaron en autogobierno y se beneficiaron de prerrogativas más amplias, dada la sensible pérdida de poder efectivo de la metrópoli sobre sus posesiones de ultramar, no se vieron libres de tensiones políticas internas, como deja constancia el caso del virrey novohispano Juan de Palafox<sup>48</sup>. En el virreinato peruano de mediados del siglo XVII, por ejemplo, sí nos encontramos ante un panorama notablemente más complejo de analizar. Se registraron ciertas tensiones sociales e importantes levantamientos de pueblos amerindios en el flanco fronterizo meridional del imperio, al parecer estrechamente ligados con las formas en que se adoptó el trabajo forzado, hasta desencadenarse verdaderas rebeliones, como la de los mapuches en febrero de 1655, que convulsionó el Reino de Chile<sup>49</sup>.

Por lo que hace al Mar Caribe, cualquier atisbo de tranquilidad brilló por su ausencia, pues esta región encararía de la mano de la rivalidad imperial y la piratería su época más tumultuosa en el decurso de los siglos modernos. Los orígenes de la fortificación de la ribera

---

<sup>46</sup> Lohmann Villena, 1976: 579-639; Andrien, 1985; Glave Testino, 1986: 95-137; Lane, 2019.

<sup>47</sup> Klein & Serrano Hernández, 2018: 89-92.

<sup>48</sup> Israel, 1979: 140-150.

<sup>49</sup> Giudicelli, 2009: 349-377; Velloso, 2021: 271-288; AGI Lima leg. 59, Carta del conde de Alba de Liste, virrey, a Felipe IV, Lima, 28/5/1655. Esta rebelión mapuche de 1655-1662 ha sido objeto de una reciente tesis doctoral defendida el 16 de noviembre de 2022 en la Universidade de São Paulo: Velloso, 2022. Le agradecemos al Dr. Velloso la referencia documental y las facilidades que nos ha brindado para acceder a su tesis.

caribeña sugieren una generalizada amenaza externa sobre las posesiones antillanas españolas por parte de potencias hostiles. El otro gran coladero de mediados del siglo XVII fue el estuario del Río de la Plata, gracias a su estratégica situación como un perfecto conductor del caudal procedente del área minera de Charcas en su fuga hacia el Atlántico<sup>50</sup>. Dejando a un lado las acciones militares en el Caribe, quedémonos con lo verdaderamente decisivo: la contracción de la corriente de metal precioso a la metrópoli, el fraude y el contrabando fueron elementos que desestabilizaron las bases financieras y militares del sistema imperial atlántico hasta conducirlo al colapso, algo que ni siquiera el artículo de Klein y Serrano, aunque tácitamente, puede negar<sup>51</sup>. La prosperidad de los virreinos no evitó el debilitamiento de la capacidad de respuesta militar por parte de la Corona a través de la Real Armada de la Guarda de la Carrera.

Que la economía indiana asistiese a una reorientación interna y a un desarrollo genuino, de la mano de un fortalecimiento de los circuitos comerciales interamericanos y de una creciente autonomía política no tenía por qué convenir a los intereses de la Corona, sino que más bien los contravenía. Se trata de un matiz importante sin el que no podríamos sostener la coherencia de la crisis de la España imperial en una época de relativa expansión para la mayor parte de sus colonias de ultramar. Este fenómeno era un inequívoco debilitamiento de las bases sobre las que se había construido el imperio en el siglo XVI, como dejan intuir las ideas de *deriva hacia la autonomía*, de Maltby, o de *techo de desarrollo*, a lo que se refirió Yun Casalilla<sup>52</sup>.

Desde el 2007, conforme se han ido alejando los años de la bonanza económica que los países occidentales disfrutaron al término de la Guerra Fría y han aflorado nuevas preocupaciones, parece que la teoría de la crisis ha vuelto a captar interés. Sabemos que la segunda mitad del siglo XVII —la *Pequeña Edad de Hielo*— se corresponde con una abrupta disminución en la actividad de la superficie solar, lo que los físicos conocen como mínimo de Maunder<sup>53</sup>. El principal valedor de la teoría de la crisis, Geoffrey Parker, se han servido de la incorporación de los estudios paleoclimáticos y su aplicación a la historia comparada para reivindicar tales postulados. Este historiador propone un paradigma de la crisis que relaciona el clima y las catástrofes naturales o, en general, los fenómenos extremos con el deterioro en el orden político, social y económico que afectó simultáneamente a las sociedades humanas de varios continentes, aunque de manera más evidente y lacerante a las de la masa continental euroasiática<sup>54</sup>.

---

<sup>50</sup> AGI Charcas leg. 4, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 28/9/1658; Moutoukias, 1988: 213-248.

<sup>51</sup> Klein & Serrano Hernández, 2018: 50-53.

<sup>52</sup> Maltby, 2011: 185-190; Yun Casalilla, 2019: 257, 270.

<sup>53</sup> Bradley & Jones, 1993: 367-376.

<sup>54</sup> Parker (coord.), 2006: 19-53; 2013. El paradigma expuesto por G. Parker presenta grandes similitudes con el esquema teórico que ya en los años sesenta formuló José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, 1975: 109-115.

La propuesta de Parker, sugerente, ha coadyuvado al resurgimiento del debate al suscitar reacciones contrarias, que han relegado a un plano secundario el planteamiento malthusiano que le achacan a la misma; ello no ha sido óbice para reivindicar como un factor de más impacto la incidencia de los elementos patógenos y de las epidemias, que golpearon en intervalos más cortos y virulentos las regiones de mayor densidad demográfica. Parker no niega el papel jugado por los brotes epidémicos, sino que los relaciona con el clima, el rendimiento del trabajo sobre la tierra, los períodos de carestía y hambrunas, y a partir de ahí con los estallidos de violencia, ya en forma de descontento social o de conflictos armados convencionales<sup>55</sup>. Pero ni siquiera Parker, pese a haber enumerado una serie de puntuales catástrofes naturales, ha podido defender la existencia de crisis alguna para la América virreinal del siglo XVII<sup>56</sup>. Seguramente ahí resida la razón de que las críticas más sólidas a la noción de una crisis general para el siglo XVII provengan del americanismo.

Cuando se repara en el cerco que se cerró sobre la España de los Habsburgo a mediados de los años cincuenta, que afectaba a todos los canales y rutas que mantenían unidos sus múltiples núcleos entre sí y a través de los cuales fluían soldados, capitales e información, muy en particular la vena aorta imperial —la ruta Caribe-Cádiz—, se dibuja el colapso final de su capacidad militar al término de dicha década<sup>57</sup>. Sin embargo, la manifestación de la crisis se nos aparece menos obvia para los años cincuenta que para los cuarenta, cuando el riesgo de desintegración territorial de la Monarquía Hispánica en la propia Península Ibérica pareció más real que nunca antes. La crisis que se gestó en los años cincuenta presenta unos rasgos más sutiles, menos perceptibles, pero más sistémicos y dañinos para la estructura imperial atlántica. En esta década crítica fue cuando la Inglaterra de Cromwell decidió emprender una guerra que deliberadamente buscó el bloqueo atlántico sobre España para interrumpir su conexión con la América virreinal, lo que precipitó a la Carrera de las Indias a un callejón sin salida que obligaría a una reinención de los procedimientos que hasta la fecha habían sido los habituales. De dicha reinención emergió un nuevo ciclo atlántico español, que garantizaría hasta el cambio de siglo la supervivencia del sistema, pero bajo mínimos.

---

<sup>55</sup> De Vries, 2009: 160.

<sup>56</sup> Parker, 2013: 466-468. De entre las calamidades que afectaron a la América virreinal a comienzos de los años cincuenta cabe referir el terremoto de Cuzco de 1650, de tal magnitud que se sintió en una ciudad tan distante como Lima y en el que perecieron hasta 5.000 personas. Sin embargo, hechos de esta índole, aunque fatales, no trascendieron más allá de su carácter esporádico y no dejaron secuelas profundas. BNE, Mss. 2381, «Del notable terremoto que hubo en la ciudad de Cuzco el año de 1650»; Mss. 2382, «Relación del temblor y terremoto que Dios Nuestro Señor fue servido de enviar a la ciudad de Cuzco a 31 de marzo este año pasado de 1650».

<sup>57</sup> Yun Casalilla, 2019: 263-264.

### 1.1.2. La problemática de la crisis revolucionaria en las Islas Británicas

Thomas Hobbes afirmó: «Si en el tiempo hubiera, como en el espacio, grados de altura, creo realmente que el más alto de todos los tiempos sería el que transcurrió entre 1640 y 1660». Es decir, se refería a los veinte años de crisis que experimentó la autoridad monárquica inglesa, y añadió a modo de justificación: «Pues quien desde allí, como desde la Montaña del Diablo, hubiera contemplado el mundo y observado las acciones de los hombres, especialmente en Inglaterra, podría haber tenido una visión panorámica de todos los tipos de injusticia y de todos los tipos de locura que puede ofrecer el mundo...»<sup>58</sup>. El mismo criterio que seguiría Edward Hyde, conde de Clarendon, para su *History of the Rebellion and Civil Wars in England*<sup>59</sup>.

Convenimos la practicidad de ceñirnos a esa horquilla de veinte años que mediaron entre la convocatoria del Parlamento Largo y la restauración estuardiana en la persona de Carlos II, una vez consumada la descomposición del régimen republicano. Vaya por delante que cuando nos referimos a aperturas o cierres de ciclos históricos no queremos insinuar la idea de un devenir dividido en compartimentos estancos, ya que estos no son sino convencionalismos de los que nos servimos los historiadores para nuestros ejercicios de análisis. Nos percatamos de las rupturas y continuidades que existen e interpretamos, en consecuencia, el año 1660 como un momento de *reconfiguración*. Simplemente, es la necesidad de acotar nuestro objeto de estudio lo que nos induce a buscar salidas prácticas, como así lo sugiere 1660 en calidad de cierre de ciclo. Primero, porque finalizó el conflicto con España; segundo, porque en un estudio comparado con España la horquilla de 1640-1660 presenta una atractiva simetría.

Reparemos en el viaje académico hasta las posiciones de la historiografía actual en torno a las convulsiones que afectaron a las Islas Británicas en los años centrales del siglo XVII, con atención a sus orígenes, desencadenantes, desarrollo y efectos o resultados de lo que se conoce, todavía de forma mayoritaria, Revolución Inglesa. Al respecto existe un piélago de literatura académica y divulgativa que excede las capacidades individuales del historiador, lo que nos lleva a juzgar la necesidad de un equipo multidisciplinar, integrado por especialistas en facetas específicas de la Revolución, si se pretende una comprensión holística de este período de la historia británica. Acaso sea una señal de estos tiempos de indefinición metodológica en los

---

<sup>58</sup> Nos adherimos al marco cronológico empleado por el filósofo político Thomas Hobbes, quien fue testigo presencial de aquellos hechos. En su dedicatoria epistolar dirigida a sir Henry Bennet de Arlington, a propósito de la publicación—póstuma—de *Behemoth, or the Long Parliament* (1681). Hobbes precisa los límites temporales en 1640 y 1660. Entendió que la restauración estuardiana de este último año marcó para las Islas Británicas un proceso de estabilización política, sin que ello comportase un retorno completo al marco político previo a 1640. Hobbes, 2018 [1681]: 3-4, 5-6.

<sup>59</sup> Clarendon, 1826, 8 vols. [acceso libre a través de archive.org].

que parece sumido el oficio del historiador, como ya aludimos antes, el abandono de los marcos conceptuales y viejos paradigmas epistemológicos, aunque también resultado del desafío que presentaron los autores revisionistas a finales de los años setenta. Apenas una porción de los estudios historiográficos sobre esta cuestión ha sido traducida al castellano, pero existen ciertos opúsculos de utilidad para quien esté interesado en una primera toma de contacto<sup>60</sup>.

Hasta la segunda posguerra, en el ámbito historiográfico británico había imperado una línea interpretativa liberal de la que había hecho bandera el partido *whig* y que había cristalizado en la época victoriana gracias a los monumentales trabajos de Samuel Rawson Gardiner, el gran valedor de esta escuela. Sus exhaustivos estudios sobre la política inglesa del siglo XVII y su recopilación de documentos históricos atinentes al constitucionalismo inglés<sup>61</sup>, en la mejor tradición del hacer positivista anglosajón, dejarían una impronta indeleble en las generaciones futuras de historiadores británicos (Firth, Tawney, Haller y un largo etcétera). No obstante, la narrativa *whig* y su pretensión de erigirse como valedora de los principios revolucionarios hunde sus raíces en los últimos estertores del siglo XVII, casi en los propios acontecimientos de la Revolución, como ya tuvo ocasión de explicarlo Quentin Skinner en un exhaustivo artículo de 1965, donde expuso esa identificación *whig* con los parlamentarios de 1640 con el fin de arrogarse la defensa del *common law*, el parlamentarismo y la monarquía regulada<sup>62</sup>. Las apreciaciones de esa vieja escuela *whig* insertó los hechos históricos de 1640 en adelante como eslabones de una cadena lógico y unidireccional que abrían el camino —*a high road*— conducente al ascenso de la *gentry* como clase dominante en la política y la economía, así como a una meta inexorable: la construcción de la monarquía parlamentaria dentro de los marcos ideológicos del liberalismo político<sup>63</sup>.

El primer grupo organizado de voces discordantes lo debemos a los partícipes en los debates en el seno de *Past & Present* en los años de la posguerra, período de crisis identitaria para el Reino Unido, que asistía al desmoronamiento de su imperio, así como la pérdida de peso político y económico derivada del orden mundial que se perfilaba en 1945. El momento era propicio para que los marxistas replicasen a la tradición política liberal con su dialéctica de

---

<sup>60</sup> Cooper, 1989: 373-412; Casey, 1991: 227-245; Thompson, 1997: 87-102; Morrill, 1997: 289-322. Para la composición de este balance bibliográfico debemos mucho a Gil Pujol, 1997: 241-288 (artículo posteriormente rescatado con el título «El revisionismo sobre la Revolución Inglesa: crónica y cuestiones de veinticinco años de debate» en su compilación, Gil Pujol, 2006b: 209-266); 2006a: 351-392 (texto que también puede encontrarse en el referido compilatorio, Gil Pujol, 2006a: 355-395). De más reciente publicación es un trabajo de síntesis, útil para introducir a los estudiantes universitarios en la materia, que debemos a Recio Morales, 2015: 7-19.

<sup>61</sup> Gardiner, 1883-1887, 10 vols.; 1886-1891, 3 vols.

<sup>62</sup> Skinner, 1965: 151-178.

<sup>63</sup> John Neale fue uno de los principales valedores de la tesis *whig* y del papel de los puritanos en el proceso revolucionario. Thompson, 1997: 95; Gil Pujol, 2006b: 216, 245.

clases como elemento motriz de las relaciones sociales<sup>64</sup>. El debate en torno a la crisis general del siglo XVII se encuentra intrínsecamente ligado en sus orígenes a otro debate paralelo, si bien acotado al mundo británico, en torno a la naturaleza de la Revolución de 1640-1660. Los marxistas subrayaron las condiciones materiales y las contradicciones generadas por una dialéctica de confrontación entre un sistema feudal y otro mercantilista, con su reflejo social en el choque de la vieja aristocracia contra la nueva burguesía, los dos grupos sociales que dentro del marco de las relaciones de producción se disputaban esa primacía. El pulso se resolvió con la victoria de la primigenia clase burguesa que se había movilizadado para acabar con los postreros resortes feudales que constituían una cortapisa para el sistema de producción mercantilista basado en la producción manufacturera y el comercio.

El debate no se construyó exclusivamente a consideraciones económicas, sino que afectó a un tópico historiográfico bien conocido como es la dualidad corte *vs.* país (*court vs. country*), y que indagaba en las causas del fracaso que conocieron los esfuerzos de Carlos I a la hora de edificar una administración regia más competente y desarrollada, un aspecto donde al menos parcialmente habría que buscar el origen del proceso revolucionario de 1640. Influenciado por Roger B. Merriman y su estudio *Six Contemporaneous Revolutions* (Oxford, Clarendon Press, 1938), el historiador H. Trevor-Roper, también implicado en la polémica en torno a la crisis, sostuvo que en los años centrales del siglo XVII la *gentry* era una clase en declive económico que estaba acusando el impacto de una fase regresiva.

Esta incipiente burguesía se enfrentó mediante la guerra al aparto cortesano y burocrático de la Corona, integrado por la tradicional aristocracia dominante, para defender sus intereses como grupo social, que incluía prebendas reales y una participación política más activa<sup>65</sup>. Eric J. Hobsbawm consideró que en el fallido intento reformista de Carlos I subyacía las limitaciones que imponía el estrecho marco político de la Inglaterra estuardiana, para cuya ruptura fue necesaria una previa revolución que afectó a las formas de producción y acumulación del capital. Sin ella, no habría sido realizable el ascenso al poder de la *gentry* a partir de su oposición a la Corona en 1640. Esta clase era lo más parecido en la Inglaterra preindustrial a una suerte de burguesía liberal.

Según Hobsbawm, puesto que solo en Inglaterra existía un modelo capitalista industrial temprano lo bastante desarrollado, se trató del único territorio de Europa en el que triunfó la revolución contra el sistema político y económico dominante<sup>66</sup>. Lyublinskaya le reprochó a

---

<sup>64</sup> Pocock (ed.), 1980: 8.

<sup>65</sup> Trevor-Roper, 1959: 50-51, 57-61; Rabb, 1975: 18.

<sup>66</sup> Hobsbawm, 1954a: 27, 31.

Hobsbawm su excepcionalismo inglés y le recordó que también en las Provincias Unidas existía a mediados del siglo XVII un sector industrial de alto valor añadido<sup>67</sup>. Otra de las contestaciones a Hobsbawm proviene de Immanuel Wallerstein, quien, sin renunciar a la tesis revolucionaria, rechazó la dicotomía burguesía vs. aristocracia, como si de un choque entre dos grupos sociales radicalmente diferentes se tratase, cuando más bien se superponían<sup>68</sup>.

Por lo que hace a la Revolución Inglesa, mayor trascendencia y recorrido académico hay que concederle al historiador marxista Christopher Hill, habida cuenta de la atención que le prestó a la Inglaterra del siglo XVII, campo de estudio al que consagró toda su vida. Sin dejar de lado los preceptos marxistas, este autor concilió los análisis estructurales materialistas de la sociedad inglesa con el sustrato intelectual e ideológico que la impregnaba. Como sostuvo, las ideas no florecen en un vacío; son necesarios los hombres, los condicionantes materiales y las ideas. Puso en relación el proceso revolucionario inglés con el contexto crítico del siglo XVII y los descubrimientos de la revolución científica; percibió en el movimiento de John Wycliffe, en la rebelión de los Países Bajos contra Felipe II y en las guerras de religión de Francia los precedentes factuales; en Juan Calvino, Edward Coke, Walter Raleigh y Francis Bacon los precursores intelectuales; y en la Biblia ginebrina su texto revolucionario<sup>69</sup>. Sin embargo, en vista de la atención que los historiadores habían dedicado al puritanismo, Hill puso su foco en los movimientos radicales que emergieron al socaire de los desórdenes revolucionarios, sobre todo en el seno del ejército revolucionario, aunque en ellos se ha querido identificar manifestaciones precursoras del socialismo moderno, a Hill lo que le interesaba era su procedencia social laica y ajena a los debates universitarios, así como su carácter genuinamente subversivo<sup>70</sup>.

Para los años sesenta y sobre todo los setenta el terreno se encontraba abonado para que germinasen los postulados revisionistas, que se afianzarían como dominantes en la década de los años ochenta y que tratarían de acabar con los moldes analíticos *whig* y marxista. Pero no nos adelantemos. En el período de 1960-1980 se destacó toda una pléyade de connotados historiadores, muchos de los cuales siguen de plena vigencia como referentes obligados a la hora de abordar la cuestión. Lawrence Stone, Quentin Skinner, Perez Zagorin y Peter Laslett, entre otros, comenzaron a manifestar una actitud escéptica con los esquemas teóricos asumidos en la academia. De Skinner destacamos su contribución al estudio de los parámetros ideológicos en los que se fundamentaba el poder político inglés a mediados del siglo XVII, particularmente le

---

<sup>67</sup> Lyublinskaya, 1979: 111-113, 117-118, 126.

<sup>68</sup> Wallerstein, 2017 [1980]: 208.

<sup>69</sup> Hill, 1965 (utilizada la edición en castellano, 1980: 13-27, 118-122, 132-133, 305-343).

<sup>70</sup> Hill, 1958; 1972 (utilizada la edición en castellano, 2015). También destacamos de Christopher Hill su trabajo de síntesis sobre el proceso revolucionario del siglo XVII, 1989 [1961], útil para una primera aproximación.

interesaba el debate existente en aquella época alrededor de los orígenes del Parlamento<sup>71</sup>. El objeto que persiguió Skinner, entre otras cuestiones, apuntaba a al marco ideológico común dentro del cual discutían las facciones parlamentarias, incluyendo a los realistas<sup>72</sup>.

La otra voz que nos interesa destacar es la réplica de Lawrence Stone a Trevor-Roper en cuanto a su interpretación del excesivo aparato administrativo de la Corona Inglesa; si esta adoleció de algo, según la postura de Stone, fue de un rudimentario desarrollo burocrático, cuyo aparato lo integraba un exiguo número de agentes mal remunerados y ausentes en los condados, además de la escasa recaudación que registraba la maquinaria fiscal de la Corona<sup>73</sup>. Nótese cómo progresivamente el centro del análisis histórico se iba desplazando de las estructuras materiales de la sociedad al funcionamiento de la política, y particularmente del armazón que sustentaba la autoridad del rey, lo que también contemplaba la debilidad del poder militar y el deterioro que acusaron los medios de patronazgo político de los que había gozado hasta entonces la aristocracia feudal.

La disolución de la Cámara de los Lores —*House of Lords*— que decretó el nuevo régimen republicano a comienzo de 1649 fue interpretado por Stone como la evidencia más palmaria. La primera publicación novedosa de cierto peso que se le atribuye a Stone es su *Crisis of the Aristocracy* (1965), un estudio sobre la crisis de la clase nobiliaria inglesa a mediados del siglo XVII. Dicha publicación coincidió con la apuesta de Peter Laslett en *The World We Have Lost* (1965) por eliminar el término «revolución» para designar ese período histórico, iniciativa que contaría con el posterior respaldo del revisionismo<sup>74</sup>. Ya por aquellas mismas fechas, en 1969, John H. Elliott exponía en un artículo las razones que lo indujeron a un examen crítico en contra de las supuestas motivaciones revolucionarias que persiguieron los parlamentarios de 1640 que se opusieron al rey. Más bien, sostuvo Elliott, lucharon para conservar los usos tradicionales de la política y gobierno, no en aras de ninguna innovación<sup>75</sup>. En 1972 vio la luz *The*

---

<sup>71</sup> *Harleian Miscellany*, 1809, IV, 355-371.

<sup>72</sup> Una polémica a la que aludió Thomas Hobbes, quien negó la existencia de un órgano equivalente a la Cámara de los Comunes en los tiempos anteriores a la conquista normanda del siglo XI. Hobbes, 2018 [1681]: 98-101. La explicación constitucional *whig* de la Revolución Inglesa es tan antigua como la propia teoría política del siglo XVII en torno a la existencia de una inmemorial constitución sajona, anterior a la conquista normanda de 1066, y no escrita, de la que emana el derecho consuetudinario inglés. Se trataba de un cuerpo de leyes, precedentes, usos y costumbres que definían la distribución del poder en Inglaterra. Skinner explica cómo el partido *whig* se sirvió de una instrumentalización política de los orígenes inmemoriales del Parlamento para hacer suya el viejo código legal sajón. Los teóricos realistas se vieron en un callejón sin salida; si sostenían lo contrario, implícitamente reconocerían la legitimidad de la conquista de Guillermo, lo cual no solo marcaría a la Corona de Inglaterra con el estigma de la usurpación, sino que entrañaría la legitimación de cualquier usurpador. Sin embargo, la mayoría de los cronistas aceptaban que el Parlamento era una institución nacida después de la conquista normanda, en torno al siglo XII. Skinner, 1965: 151-153, 159.

<sup>73</sup> Stone, 1960: 31-33.

<sup>74</sup> Laslett, 1997 [1965]: 12.

<sup>75</sup> Elliott, 1969: 35-56.

*Causes of the English Revolution, 1529-1642*, otro de los trabajos esenciales de Lawrence Stone, en el que incidía en las largas cadenas explicativas y los factores a largo plazo para señalar los remotos orígenes de la Revolución de 1640. Formulaba tres bloques de causas: *pre-conditions (1529-1629)*, *precipitants (1629-1639)* y *triggers (1640-1642)*, sin que pudiese fijarse ninguna causa como única ni determinante por sí misma, sino que se engarzaban las unas con las otras en largas cadenas<sup>76</sup>.

Pero Stone dejaba irresoluta la cuestión de la restauración monárquica en 1660 y la consiguiente reapertura de la Cámara de los Lores que condujo a Inglaterra por la senda del parlamentarismo aristocrático por más de doscientos años, puesto que este sistema político se mantendría casi sin alteraciones reseñables hasta la época victoriana<sup>77</sup>. Tampoco todos los historiadores de ese momento se adhirieron a la propuesta de Lawrence Stone. Conforme avanzaba la década de los sesenta, fue a más la suspicacia hacia los marcos interpretativos tradicionales. Un importante precursor del revisionismo fue Geoffrey Elton, quien ejerció una notable influencia en John H. Elliott y Geoffrey Parker. Elton, al reseñar en 1973 la tesis de Stone sobre la crisis de la aristocracia<sup>78</sup>, mostró su desacuerdo con el determinismo congénito a la noción de la avenida de factores casuísticos conducentes a la revolución, ni siquiera a la existencia misma de una revolución; todo lo más, un breve hiato que interrumpió el poder aristocrático. Y es que la noción de una revolución comportaba intrínsecamente una conceptualización de los acontecimientos de 1640-1660 en clave de avance o salto cualitativo para el desarrollo de la sociedad inglesa del siglo XVII. Fue esa la idea contra la que se rebelaron Elton y Laslett, con lo que abrieron la vereda para la generación de historiadores revisionistas que a fines de los años setenta trastocarán el panorama historiográfico de la Inglaterra estuardiana.

Aunque es complicado sintetizar en unas pocas páginas el alegato revisionista sin incurrir en generalidades, por consideración al impacto que ha conocido esta escuela, creemos importante ofrecer unas mínimas pinceladas básicas al respecto. Para empezar, en el terreno metodológico reforzaron el abandono de las estructuras explicativas, a las que tildaron de teleológicas y deterministas, en beneficio de los acontecimientos desnudos, de la personalidad de individuos con nombre y apellidos. Ponderaron asimismo la inmediatez de los hechos inmediatos, individualizados e irrepetibles por su naturaleza contingente, accidental, lo que anulaba toda búsqueda de cadenas causales y raíces profundas. Un simple error, una mala decisión de Carlos I en un instante inoportuno, funcionaba como explicación más rigurosa del desencadenante de

---

<sup>76</sup> Stone, 1960: 31-33; Stone, 1972.

<sup>77</sup> Casey, 1991: 228-229.

<sup>78</sup> Pocock, 1980 (ed.): 6-7; Gil Pujol, 2006b: 213-214.

la guerra civil que cualquier análisis de corte sociológico. Por ende, frente a las explicaciones de larga duración de Stone, el revisionismo señaló que en el estrecho margen de 1640-1642 habría que situar los factores conducentes a la contienda. Conrad Russell le replicó a Stone apenas un año después, a quien le achacaba su proclividad al determinismo, y pronto se le sumarían otros historiadores, como Anthony Fletcher<sup>79</sup>.

Huelga precisar que el revisionismo ni mucho menos constituyó un bloque monolítico y que entre sus patrocinadores se aprecian diferencias de pareceres y conclusiones, pese a lo cual reconocemos los patrones generales que vamos a exponer. A grandes rasgos, identificamos cuatro ejes principales que sirvieron a los historiadores de esta corriente para articular su discurso. Tal vez el afán por *desrevolucionar* la sociedad inglesa del siglo XVII y ponderar en su lugar la noción de la guerra civil sea el rasgo más evidente del órdago revisionista. En un año como 1989, tan cargado de significado político, John S. Morrill descartó la teoría de la revolución social, en beneficio de una guerra civil ajena a la crisis del siglo XVII y carente de efectos que sentasen precedente alguno o propiciasen un hiato para el dominio aristocrático de la época. Y aunque los ejércitos regionales parlamentarios del invierno de 1642-1643 también estuviesen dirigidos por nobles, no por ello se trataba de una revuelta baronal<sup>80</sup>. El retrato estable y calmado de las Islas Británicas en los años treinta que interpretaron los revisionistas no solo contrastaba con los desórdenes generalizados por los que sí atravesaba el resto del continente, sino que en nada hacía presagiar venideras luchas intestinas, reforzándose así la naturaleza fortuita y accidental de la guerra civil<sup>81</sup>.

La revalorización de la cultura política de la Inglaterra estuardiana supone un segundo eje articulador del discurso revisionista. Despojaron de conflictividad y ruptura ideológica el ámbito político inglés del reinado de Carlos I, donde la predisposición al entendimiento y a los acuerdos de máximos eran la norma, en contra de la inconciliable escisión que la historiografía tradicional le había atribuido. Que en algunos momentos existiesen malentendidos o puntos de desacuerdo no comportaba un ánimo de confrontación sistemática ni de supuesta polarización ideológica que anticipase la futura guerra civil. Es decir, los revisionistas ofrecieron una imagen más amable del funcionamiento de la política bajo los primeros reyes Estuardo. Asimismo,

---

<sup>79</sup> La réplica revisionista la daría un año después Russell, 1973 (ed.); 1976: 1-27. Anthony Fletcher, en *The Outbreak of the Civil War* (1981), se preocupó por la meticulosidad de la reconstrucción del hecho histórico individual, rigurosamente documentado, limitando la fase embrionaria de la guerra civil a 1640-1642. Otros revisionistas, como Morrill, ni siquiera consideraron que en 1640 el país se hallase al borde de la guerra civil; por el contrario, a esas alturas de siglo parecía alejarse del colapso y solo las malas decisiones de Carlos I condujeron al colapso final. Semejante afirmación no incide sino en lo contingente del estallido de la guerra. Morrill, 1997: 289-322. Contrasta con la rehabilitación de Carlos I por parte de otro revisionista, Sharpe, 1992.

<sup>80</sup> Morrill, 1989; 243-252; 1997: 303-304.

<sup>81</sup> Russell sostuvo que la sociedad británica no quería ni buscaba la revolución, 1990; Morrill, 1997: 289-322.

reivindicaron el valor y calidad que adornaban la Cámara de los Lores frente a una Cámara de los Comunes que desacreditaron por la falta de cohesión interna, su mayor heterogeneidad y la menor preparación política de sus miembros, particularmente en cuestiones de alta diplomacia y relaciones internacionales, hacia las cuales los Comunes mostraban una actitud desinteresada o poco entusiasta, dado su fuerte apego al ámbito local de origen<sup>82</sup>.

Los brotes episódicos de violencia política que acontecieron, según los revisionistas, respondían al faccionalismo cortesano y a las conexiones personales entre aquellos individuos que ostentaban el poder y la influencia política en la Inglaterra estuardiana. Explicaciones que menoscaban los factores ideológicos tradicionalmente aducidos. Habida cuenta de la naturaleza contingente de los hechos históricos, se discurría que las circunstancias condicionaban ese pretendido consenso político al que aspiraban los parlamentarios. De manera que, podía verse ocasionalmente bajo una grave amenaza, y con ello, la estabilidad misma del reino, como así ocurrió en 1642. La guerra civil fue resultado de la incapacidad del sistema político consensual a la hora de proporcionar espacio para la disensión de principios<sup>83</sup>.

El hecho es que, fuese o no el inicio de una fase revolucionaria, el conflicto estalló, por lo que es lógico deducir que algunas causas mediaron para ello, al margen de malentendidos y accidentes. Ni siquiera los revisionistas podían sustraerse a semejante obviedad. Así que, una vez descartada la ruptura del marco ideológico y desestimadas las razones de carácter social como factores explicativos de la división interna, a los revisionistas solo les quedaba reivindicar las diferencias religiosas para resolver la ecuación. He aquí el tercer eje. Al respecto, prestaron una mayor atención al programa reformista del arzobispo William Laud —quien contaba con el beneplácito de la Corona— y las reacciones contrarias que despertó, sobre todo en los sectores puritanos de la sociedad británica. No obstante, los revisionistas pasaron por alto el papel de estos, de los puritanos, dado el protagonismo del que ya habían gozado en las generaciones previas de historiadores, desde Gardiner o Neale hasta Hill<sup>84</sup>.

Por último, un cuarto eje del revisionismo lo podríamos resumir en *desnacionalización* y *descentralización* por medio del análisis de la realidad insular británica, en detrimento de la exclusiva atención recibida por Inglaterra, y su inserción dentro de una Europa de monarquías compuestas. En aras de dicha descentralización institucional de la historia británica, los revisionistas no mostraron reparos en negarle al Parlamento su propia naturaleza institucional,

---

<sup>82</sup> Según Conrad Russell, la cortedad política de muchos de los Comunes en política nacional y asuntos exteriores explicaría que Carlos I prescindiese de esa cámara. Gil Pujol, 2006b: 217-219, 242; Kishlansky, 1997: 60-61.

<sup>83</sup> Russell, 1982: 206, 211-212; 1990; Casey, 1991: 231; Kishlansky, 1997: 61-63, 141, 145.

<sup>84</sup> Elliott, 1973: 247-248; Gil Pujol, 2006b: 221-222, 243-244; Kearney, 1996: 176.

resumiéndolo en un acontecimiento que se producía cada vez que se convocaban las cámaras; por ese motivo Russell se refería en plural: *los parlamentos*<sup>85</sup>. También Hugh Kearney ha reclamado la dimensión británica para adquirir una visión más integrada y completa que favorezca la comprensión de las dinámicas históricas que operaron en el archipiélago; hechos como la caída de Thomas Wentworth o la Guerra de los Obispos no admiten la omisión de los vínculos políticos entre Inglaterra, Irlanda y Escocia<sup>86</sup>.

Los revisionistas encontraron explicaciones para el origen del conflicto en la puesta de relieve de la dimensión territorial británica y los comportamientos sociales circunscritos al ámbito local en detrimento de la política central. Por eso no es de extrañar, por ende, que uno de los principales valedores del carácter compuesto de la monarquía británica haya sido Conrad Russell, quien sintetizó la realidad del archipiélago en el siglo XVII bajo la fórmula *cuatro naciones en tres estados*, con una Inglaterra preponderante, dotada de un fuerte unitarismo institucional, que ocupaba un lugar central frente a los demás reinos. Inglaterra y Gales se componían de 51 condados. Este aparente centralismo albergaba una realidad jurisdiccional fragmentada inherente al régimen señorial: así, identificamos jurisdicciones especiales como Lancaster, Cornwall, Cinco Ports (ciudades portuarias de Kent y Sussex) y Cheshire; Yorkshire contaba con su propio consejo —*Council of the North*—, dotado de amplias prerrogativas, al igual que Ludlow y su *Council in the Marches of Wales*<sup>87</sup>. No obstante, para los estándares del siglo XVII, el grado de centralismo jurídico que presentaba Inglaterra era inusualmente elevado, incluso superior al de Francia, que generalmente suele presentarse como el ejemplo por antonomasia de administración central altamente desarrollada<sup>88</sup>.

La apuesta revisionista que ha conocido mejor aceptación al medio-largo plazo ha sido el abandono de la perspectiva anglocéntrica. La historiografía ha interiorizado la necesidad de aplicar análisis integradores que comprendan los tres reinos británicos. Cabe reconocerle a los historiadores revisionistas, además, una revalorización de las fuentes archivísticas locales frente a la generada por los organismos centrales, aunque también aquí Peter Laslett fue un precursor. Gracias a ello se empezó a valorar con más cuidado la *county community* y el mundo rural británico, en general, lo que incluye la actitud adoptada por sus habitantes hacia las instituciones políticas centrales durante la fase revolucionaria. Todavía en el siglo XVII la mayor parte de la población británica residía en el medio rural, mientras que solo un quinto moraba en ciudades

---

<sup>85</sup> Russell, 1976: 1-27; 1982: 208, 215-216; Thompson, 1997: 97; Gil Pujol, 2006b: 217, 220.

<sup>86</sup> Kearney, 1996: 1-14, 174.

<sup>87</sup> Russell, 1996: 33-36; Kishlansky, 1997: 50.

<sup>88</sup> Levack, 1987: 18-19, 22.

de más de 5.000 habitantes; a fines de siglo, apenas siete ciudades, si excluimos Londres, rebasaban los 10.000 moradores<sup>89</sup>. Esta interacción del ámbito rural con la guerra en defensa de sus intereses genuinos, sin embargo, había sido soslayada por los marxistas de posguerra, quienes redujeron la contradicción de clases a una confrontación entre aristocracia y burguesía, sin considerar la neutralidad a la que aspiró la *gentry* en una mayoría de los condados<sup>90</sup>.

No hubo que esperar mucho tiempo para encontrar las primeras reacciones contra este órdago historiográfico. De hecho, el manifiesto antirrevisionista no escatimó en causticidad a la hora de dirigir sus inectivas, una vez advirtió la buena sintonía ideológica entre revisionismo y thatcherismo, previsible, por otro lado<sup>91</sup>. Una síntesis de dicho manifiesto se localiza en un artículo de I. A. A. Thompson en el que reflexiona acerca de los derroteros de la historiografía británica. Se acusó al revisionismo de marginalizar cuando no de proscribir el conflicto social, carente de sentido en una visión individualista e individualizadora de los procesos históricos, que directamente son negados en beneficios de hechos accidentales. También reprobaron a los revisionistas su afán por rehabilitar causas y figuras previamente denostadas, como los Loes y el rey Carlos I, desde una línea política conservadora, en lo que llamaron una *rearistocratización historiográfica*. Por último, metodológicamente, criticaron el retorno al empirismo tradicional, a los estudios biográficos y a la desvinculación con las ciencias sociales, en pro de una narrativa desligada de estructuras socioeconómica e ideológica<sup>92</sup>.

Cabe identificar dos líneas principales de reacción al revisionismo: de un lado aquellos que se aferraron a las tesis preexistentes, mayoritariamente historiadores consagrados, de otro, autores jóvenes, más heterodoxos, de nueva generación, que propusieron una revisión del revisionismo para atemperar sus ánimos. En el primer grupo figuran destacadas personalidades, como Stone, Hill, Thompson y Pocock, por mencionar algunos, quienes desde fines de los años setenta se organizaron ante el revisionismo. A Lawrence Stone le debemos un interesante balance de lo que llamó los resultados de la Revolución, con el propósito de calibrar el alcance de la misma y sus precedentes, no solo para la futura transformación de Gran Bretaña, sino también de cara a revoluciones contemporáneas. Christopher Hill volvió a reivindicar el carácter burgués de la Revolución, también atendiendo a sus efectos postreros, ya que estos no tenían que haber sido deliberadamente buscados ni promovidos por una clase social que se definiese a sí misma burguesa<sup>93</sup>.

---

<sup>89</sup> Laslett, 1997 [1965]: 75-105.

<sup>90</sup> Casey, 1991: 232, 236; Thompson, 1997: 97-98; Woolrych, 1988: 443-446; Kishlansky, 1997: 151.

<sup>91</sup> Stone, 1979: 3-24.

<sup>92</sup> Thompson, 1997: 92-96; Gil Pujol, 2006b: 236-237.

<sup>93</sup> Stone, 1980: 50-55, 60-61; Hill, 1980: 124, 131.

No obstante, han sido los segundos quienes han conocido un mayor recorrido hasta nuestros días, desde que ya en los años ochenta manifestasen sus discrepancias con ciertos aspectos extremos de la metodología revisionista, aunque sin vindicar las tesis previas, que fue el propósito principal de T. K. Rabb y D. Hirst en sus artículos de 1981. Incluso Lawrence Stone se vio a mediados de esa década en la necesidad de replicar con la incorporación de una suerte de adenda, bajo el título «Second Thoughts in 1985», a su propia obra sobre las causas de la revolución, para aclarar que las estructuras explicativas no comportaban inevitabilidad alguna y dejaban margen de acción para la contingencia de los hechos, conclusión compartida por un posrevisionista como Derek Hirst<sup>94</sup>.

El germen del posrevisionismo comenzó a tomar cuerpo a fines de los ochenta y comienzos de los noventa de la mano de Brenner, Cust, Hughes, Cogswell, Sommerville y también el propio Hirst, que recuperaron nociones previas atinentes a la conflictividad en la política británica, incluyendo la fractura en profundidad del marco ideológico, en la primera mitad del siglo XVII. Es interesante saber que entonces todavía algunos de estos autores eran clasificados dentro de los postulados más heterodoxos del revisionismo, mientras que otros historiadores, como Morrill, han ido atemperando sus conclusiones con el paso del tiempo. En la réplica al revisionismo, estos autores consideraron simplista la reducción del origen de la guerra a los problemas de comunicación entre el rey y los parlamentarios. Reprocharon que los revisionistas hiciesen de la guerra el *deus ex machina* para 1637-1640, atribuyendo a factores externos los cambios internos<sup>95</sup>.

Con el final del siglo XX y el arranque del nuevo milenio se ha reintroducido la tesis revolucionaria bajo nuevos prismas en los que se revaloriza la agitación social de las Islas Británicas en el tiempo de los primeros Estuardo<sup>96</sup>. La identificación de una corriente interpretativa preponderante en las décadas del nuevo siglo se nos presenta, en cambio, notablemente más difícil. Ya señalamos que la época de los grandes debates teóricos en busca de certezas para elaborar nuevos marcos interpretativos parece haber pasado. Sin embargo, la controversia en torno a los orígenes y efectos de la Revolución —Guerra Civil para quienes niegan la tesis revolucionaria— continúa gozando de cierta vigencia y predominancia en el actual panorama

---

<sup>94</sup> Rabb, 1981: 55-78; Hirst, 1981: 79-99; Woolrych, 1988: 446; Gil Pujol, 2006b: 234.

<sup>95</sup> Hirst, 1986; 1999; Cust & Hughes, 1989 (eds.): 1-47; Cogswell, 1990a: 283-303; 1990b: 538-551. Una síntesis de las propuestas posrevisionistas en Gil Pujol, 2006a: 358; 2006b: 225-227, 248-249.

<sup>96</sup> Woolrych, 1988: 446. John S. Morrill, antiguo revisionista que inicialmente negaba la existencia de una revolución, ha terminado por reconocer implícitamente algunos componentes revolucionarios y un cierto alcance en los efectos que se desencadenó la guerra civil. No obstante, considera que, de haber existido un amago de revolución, fracasó por la ambigüedad de Cromwell y la ausencia de una base social lo suficientemente amplia que la sustentase: Morrill, 1991: 320-322; Brenner, 1993 (utilizada la edición castellana, 2011); Cressy: 35-71.

historiográfico británico, si bien circunscribiéndose a un marco conceptual más dúctil y ecléctico, que podríamos entender como una prolongación del posrevisionismo. Repárese la cantidad de literatura especializada que se ha publicado en estos últimos treinta años<sup>97</sup>.

De manera que, el uso del término «revolución» ha concitado mejor aceptación entre los marxistas y estructuralistas, mientras que los partidarios de posturas más liberales optan por «gran rebelión» o «guerra civil», más incidente en las continuidades que pervivieron entre los primeros y segundos Estuardo. Una tercera posibilidad, desterrada desde hace más tiempo, es la de revolución puritana, cuyo principal problema es que induce a una lectura monocausal del conflicto<sup>98</sup>. Para Woolrych, un cuarto término sería el de «Guerra de los Tres Reinos», que ha ido adquiriendo aceptación en los últimos años y revaloriza el protagonismo de Escocia e Irlanda. Su mayor inconveniente es que solo sería aplicable al período 1638-1653, dado que la actividad militar en las islas se redujo a operaciones de baja intensidad en lo que restó de los años cincuenta. Finalmente, una quinta posibilidad es «Interregno», útil si queremos aludir al período de 1649-1660 sin necesidad de distinguir entre República y Protectorado, aunque no cubre la etapa de 1640-1649, en la que todavía existió una autoridad regia<sup>99</sup>.

El otro dilema que emerge, y que ya esbozamos al comienzo de este epígrafe, afecta al significado histórico que se le atribuya al año 1660, el de la restauración monárquica, lo que no se reduce a un mero problema de compartimentación cronológica con la que podamos operar los historiadores. En realidad, acarrea sutiles preferencias ideológicas, las cuales vendrán dadas por el peso que concedamos a la rupturas y continuidades que identifiquemos en el arranque de los años sesenta del siglo XVII británico. Otras preferencias ideológicas apuntarían al año 1688 como verdadero momento revolucionario, pero que arroja unos resultados diferentes en los que adquieren mayor protagonismo las innovaciones en materia científica y financiera, lo cual nos conduciría a una revolución de otra naturaleza, intrínsecamente vinculada con los orígenes de la economía de libre mercado<sup>100</sup>.

Cuando en cuestión de apenas una década se presencié la derrota de los ejércitos reales a manos de una fuerza militar politizada y portadora de un carácter soberano y nacional, el proceso y posterior decapitación pública de un rey, la instauración de un régimen republicano, el cierre de la Cámara de los Lores, la disolución del episcopado, la unificación *manu militari*

---

<sup>97</sup> Richard C. Richardson revisita la producción bibliográfica al respecto en una edición más actualizada de su *The Debate on the English Revolution*, 1998 [1977]; Woolrych, 2002; Hirst, 1999: 333-343; Key & Bucholz, 2009 (eds.): 167-170, 203-206.

<sup>98</sup> Finlayson, 1983, I: 3-12.

<sup>99</sup> Gil Pujol, 2006a: 359.

<sup>100</sup> Sobre la construcción del imperio comercial y financiero inglés a partir de la Restauración y durante la segunda mitad del siglo XVII, remítase a: Sanz Ayán, 1988b: 127-128; Brewer, 1989: 3-24; Zahedieh, 2010: 1-16.

de las islas en un primer estado político genuinamente británico, que si bien no sobrevivió al régimen de Cromwell, al menos sentó un precedente<sup>101</sup>, y la ejecución de una política marítima en consonancia con los intereses de la clase mercantil nacional, difícilmente puede pensarse que ninguno de los hechos enumerados revistiese en el contexto europeo de mediados del siglo XVII un carácter revolucionario<sup>102</sup>. Stone fue mucho más tibio que Hill en su evaluación de los efectos intencionados y no de la Revolución, pero reconoció el alcance que tuvieron y el precedente que sentaron para el futuro en terrenos como la política, el conocimiento científico y financiero y la religión. Fue menos entusiasta, empero, en cuanto a las consecuencias demográficas, industriales, agrarias e incluso puso en duda que la política marítima del Protectorado comportase algún elemento genuinamente original<sup>103</sup>. Xavier Gil Pujol reconoce el legado de la República y del Protectorado en su *Instrument of Government* de 1653 como basamento ideológico para la construcción de un posterior estado británico<sup>104</sup>.

Volviendo a 1660, identificamos la aplicación de medidas políticas que tuvieron como fin la restauración del sistema estuardiano, pero sin borrar por completo la obra política del Interregno, cuyas consecuencias a medio plazo no tendría sentido negar<sup>105</sup>. Pero a ojos del historiador Dereck Hirst el único momento revolucionario en el curso de la historia de las Islas Británicas, cuyo culmen tuvo lugar con la ejecución de Carlos I a comienzos de 1649, acto que entrañó la conculcación de siglos de teoría y práctica políticas desde los tiempos de John Fortescue y Edmund Plowden, que había perfilado un concepto de dignidad real en virtud del cual se sostenía que en el mismo momento en que el rey moría, también vivía: *The King is dead, long live the King*<sup>106</sup>. El hecho de que los observadores europeos de la época asistiesen con temor y recelo a los acontecimientos que desgarraron las Islas Británicas ya debería servirnos de indicativo de que cuanto sucedió fue más que una revuelta de privilegiados o una guerra civil, fenómenos de sobra familiares para los poderes políticos europeos de entonces<sup>107</sup>.

---

<sup>101</sup> Levack, 1987: 9-10, 30, 35, 41, 63-64, 169; Elliott, 2010: 47.

<sup>102</sup> Hill, 1980 [1965]: 18; 1980: 115-117, 120.

<sup>103</sup> Stone, 1980: 40-43, 46-48, 50-51, 55-61.

<sup>104</sup> Gil Pujol, 2006b: 259-264.

<sup>105</sup> Hirst, 1996: 360-362, 382-383; Brewer, 1989: 21-24; Gil Pujol, 2006a: 384-385. Otros historiadores sí han subrayado el carácter de barrera de 1660: Casey, 1991: 238.

<sup>106</sup> Hirst, 1999: 255, 257. Los reyes poseen un cuerpo físico o natural y otro cuerpo místico o político. El primero está sujeto a las normas de la naturaleza y las debilidades congénitas, incluida la muerte; el segundo es ajeno a las carencias del cuerpo físico y elude las leyes de la naturaleza, por lo que se caracteriza en tanto su intangibilidad e inmortalidad, y está conformado por la legitimación para gobernar y juzgar en aras del bien general de sus súbditos. El cuerpo místico del rey trasciende a su cuerpo físico, asegurándose de este modo la pervivencia y continuidad de la institución monárquica, sin importar qué cuerpo físico ejerciese como titular. Kantorowicz, 1985 [1957].

<sup>107</sup> Wedgwood, 1965: 431-446; Alloza Aparicio y Villani, 2013: 437-459.

Por nuestra parte, y debido a lo anteriormente expuesto, aceptamos la tesis revolucionaria y nos adherimos a ella para nuestro estudio, siguiendo para ello el mismo razonamiento que la historiadora Carla G. Pestana<sup>108</sup>. En realidad, por practicidad, ya que la etiqueta «revolución» se sigue usando hoy en día, es útil y cómoda, además de ser entendida por quienes se aproximan a este período de la historia británica. Y no menoscaba el rigor de análisis, ya que los acontecimientos de 1640-1660, intencionadamente o no, adquirieron características que por mucho trascienden a la mera rebelión baronal o la simple guerra civil, fenómenos que ya habían desgarrado a la sociedad inglesa en épocas anteriores. En cuanto a las causas de la revolución, no han de revestir forzosamente intencionalidad, más si cabe cuando se piensa en ese factor accidental que los propios revisionistas señalaban. Los revisionistas, al negar la posibilidad de efectos revolucionarios sobrevenidos accidentalmente, incurren asimismo en una contradicción de sus propios postulados teóricos.

En cualquier caso, si la palabra «revolución» para referirse al período de 1640-1660 despierta pudor, puede sustituirse por «crisis» de la institución monárquica inglesa. Llamamos la atención de cómo, pese a las controversias historiográficas, se atisba un consenso general a la hora de establecer un grupo de causas para la crisis británica de los años cuarenta y cincuenta, mientras que las discrepancias residen en la importancia que se atribuye a cada una<sup>109</sup>. Al igual que sucede en el caso español, la atención dedicada a los años cuarenta, contrasta con el olvido en el que parece verse sumida la década de los cincuenta, que es el período que más nos incumbe en nuestra tesis. Aquí sí notamos una falta de acuerdo que calibre en su medida el significado histórico de una década todavía impregnada de un barniz sombrío<sup>110</sup>. Y sin embargo, esta etapa sombría posee un rasgo germinal para el imperialismo inglés desde el momento en que confirió un giro nuevo, no dinástico y más realistas, a la política exterior inglesa, que renegaría de alianzas antiguas (con los Neerlandeses) para abrazar nuevos intereses, no ya solo religiosos, sino también de índole más mundana y terrena, como sintetizó David Armitage<sup>111</sup>.

Esbozamos aquí tres hechos revolucionarios para la época que fueron decisivos: 1) el descrédito de la institución monárquica y del cuerpo espiritual del rey, con su clímax en el juicio y ejecución de Carlos I; 2) la organización del Ejército Nuevo Modelo (*New Model Army*, en adelante NMA) como un ejército permanente, abiertamente politizado, dotado de un sentido nacional, que no debía su lealtad a ningún linaje aristocrático y que actuó como brazo ejecutor

---

<sup>108</sup> Pestana, 2004: 8.

<sup>109</sup> Recio Morales, 2015: 58-77.

<sup>110</sup> Hirst, 1996: 360-361.

<sup>111</sup> Armitage, 1992: 535.

de la primera unificación territorial británica; 3) una política marítima renovada, el fomento de la industria naviera, las flotas mercante y militar, que respaldase los intereses de una oligarquía mercantil inglesa, patrocinada por un aparato estatal que preconizaba la expansión oceánica y la conquista de nuevos mercados. Este tercer punto es el que no compete y al que dedicaremos un capítulo propio, pues cristalizó en la aplicación práctica del *Western Design*.

## 1.2. Ruptura del orden interno (1640-1648)

En la Monarquía Hispánica asistimos a la ruptura de las reglas del pacto entre la corte central y los poderes locales concurrentes, fruto del plan reformista del conde-duque de Olivares. Concretamente, su Unión de Armas, proyecto mediante el cual perseguía una reorganización interna en clave centralizadora que germinase en un futuro Reino de España propiamente dicho, entendido como una unidad de destino, en vez de un conglomerado de reinos con constituciones e instituciones propias<sup>112</sup>. Fruto de esta iniciativa, en cierto modo forzada por las circunstancias de la guerra con Francia y también por la propia actitud de Olivares, nacerían los dos principales movimientos de escisión que pusieron en peligro la integridad territorial de la Monarquía Hispánica, que fueron las rebeliones de Cataluña y de Portugal en 1640, a las que seguirían las de Nápoles y Sicilia en 1647-1648, si bien de un impacto relativamente pasajero.

El proyecto de Olivares atendía a un evidente sentido práctico bajo una llamada a la solidaridad interterritorial para aliviar la onerosa carga que pesaba sobre Castilla en el mantenimiento del esfuerzo de la guerra mundial que libraba. Según el plan general bosquejado, si cada territorio respondía proporcionalmente a sus recursos demográficos, podría reunirse una fuerza de autodefensa de 140.000 efectivos; llegado el caso de que alguna zona sufriese un ataque a manos del enemigo, una porción de los efectivos reunidos en los otros territorios acudiría a su auxilio. Desde el primer momento, este plan generó recelo y aversión en los restantes territorios, lo que abocó a procesos de ruptura en Portugal y en la Corona de Aragón, específicamente en Cataluña, donde había fraguado un sentimiento de agravio entre la oligarquía local, sobre todo la nobleza seglar y eclesiástica, al sentirse excluida de las cuestiones de la alta política de la Monarquía. Mientras en Castilla, corazón del imperio, las políticas reformistas del

---

<sup>112</sup> Se trató de uno de los proyectos políticos más ambiciosos de cuantos alumbró el conde-duque en el curso de su privanza, incluido en su memorial secreto de la Navidad del año 1624 para el rey Felipe IV, más tarde proclamado de forma oficial en 1626. Por su calado y trascendencia, ha sido objeto de exhaustivos estudios en el ámbito académico, entre los que cabe destacar las publicaciones de: Elliott, 2014 [1963]: 213-221; 1976: 358-360; 1990: cap. 7; Lynch, 2007: 522-529. El eco que despertó la Unión de Armas olivarista rebasó las propias fronteras de la Monarquía Hispánica hasta llegar al otro lado del Canal de la Mancha. Apenas un año después, en 1627, el secretario de Estado y *Lord Privy Seal* sir John Coke sugirió que el proyecto olivarista se aplicase en las Islas Británicas, lo que igualmente concitaría la abierta repulsa por parte de los territorios involucrados, en especial del *Irish Privy Council*, que interpuso serias objeciones. Russell, 1982: 216.

conde-duque no comportaron una ruptura significativa en el ordenamiento de la sociedad, en las partes no castellanas del entramado monárquico, se sucedieron reacciones a través de los mencionados procesos rupturistas que condujeron primero a la rebelión y después a la confrontación armada directa con los ejércitos reales.

Particularmente, en el caso catalán, los ánimos llevaban a flor de piel desde hacía años, como ya lo constató el fracaso en la puesta en práctica de la Unión de Armas en ese territorio<sup>113</sup>. Un proyecto mal avenido en Cataluña, que se sumó a la insatisfecha necesidad de ascenso social por parte de las oligarquías catalanas en la estructura administrativa cortesana, con el consiguiente sentimiento de agravio<sup>114</sup>. Todo ello reforzado por la existencia de elementos distintivos de una identidad catalana: la lengua, las tradiciones y las constituciones. De ahí se desprende la incompatibilidad con el plan olivarista de edificar una nación política española sobre una base castellana. En dicha confluencia de factores cabe situar el origen de la rebelión de los catalanes, si bien el clima ya estaba larvado desde los años treinta y propiciaba la discordia emanada del desentendimiento. Faltaba una chispa que hiciese estallar el polvorín catalán, la cual se prendería en el decisivo invierno de 1639-1640, específicamente durante el curso de las operaciones militares contra los franceses en la frontera, que culminaron con la sangrienta batalla de Salses<sup>115</sup>. La fuerza de los hechos terminó por convertir a los catalanes, contra su voluntad, en partícipes de la política militar de la Corona, una vez la guerra franco-española llegó a Cataluña.

Así fue cómo en 1639 se impuso la Unión de Armas en los condados catalanes, lo que conllevó el acuartelamiento de tropas, las levadas de reclutas y las políticas confiscatorias, con el malestar general que ello generó en una tierra ya bastante mortificada por las sequías y malas cosechas. En medio de un ambiente tan enrarecido, solo fue cuestión de tiempo para que las tropas reales acuarteladas en la región en aquellos meses del invierno de 1640 se convirtiesen en objeto de ataque por parte de las bandas de campesinos que merodeaban la zona<sup>116</sup>. El posterior deterioro de las relaciones entre la corte, con el conde-duque al frente del gobierno, y la

---

<sup>113</sup> Como referencias obligadas: Solano Camón, 1987; Elliott, 1976: 360-363; 2014: 478; Parker, 2006: 79, 91.

<sup>114</sup> En lo que se refiere a las pautas de comportamiento de las oligarquías locales catalanas, Yun Casalilla rehúsa la interpretación en clave de opuestos con sus equivalentes castellanas para entender el germen del levantamiento, puesto que ambos grupos manifestaron actitudes y roles sociales similares en la configuración del orden municipal. Yun Casalilla, 2019: 282-283, 297-300.

<sup>115</sup> Importante fortaleza dentro del dispositivo de fortificaciones (Bellaguardia, Colibre, Santelmo, etc.) que velaban la frontera con Francia. BL Add MS 28497, fol. 124v.

<sup>116</sup> BL Add MS 13997, Capítulos concluidos entre los excelentísimos señores marqués de los Balbases y conde de Santa Coloma, capitanes generales de los ejércitos de Cantabria y Cataluña, y Monsieur de Espinal, mariscal de campo de los ejércitos del Rey Cristianísimo y gobernador del castillo y fortaleza de Salses, 23/12/1639, fol. 292; Relación verdadera del bando y pregón real que mandó dar en nombre de Su Majestad el Excelentísimo Señor Conde de Santa Coloma, en el Reino de Cataluña y Condado de Rosellón para el rendimiento de Salses, Madrid, Juan Sánchez, 1640, fols. 293r-294v; Elliott, 2014: 371-393, 423. Para una visión más sintética, nos remitimos a Parker, 2006: 79-81; Maltby, 2011: 179-180.

*Diputació* es de sobra conocido, por lo que no nos perderemos en detalles; baste con recordar el arresto e investigación de los dos principales *diputats* —Francesc Tamarit y Pau Claris— y el asesinato del virrey Santa Coloma en la playa de Barcelona el 7 de junio, culmen de la violencia desatada en el *Corpus de Sang*, una fecha que ha trascendido en el propio imaginario colectivo de los catalanes como el arranque de la rebelión, también conocida como *Guerra dels Segadors*, que por dos décadas regaría con sangre el suelo de Cataluña<sup>117</sup>.

Todavía en septiembre de 1640 quedaban algunos *consellers* en Barcelona que apelaban a la magnanimidad del monarca con la esperanza de que retirase las tropas reales de Cataluña e ignorase lo que llamaban: «siniestas informaciones obradas por el conde-duque, y don Jerónimo de Villanueva, protonotario de V.M., que siempre han sido mal afectos a esta Provincia»<sup>118</sup>. Sin embargo, tales proclamas cayeron en saco roto, pues ciertamente el orden regio en Cataluña se había desmoronado casi del todo durante los meses de verano, hasta su práctica desaparición. La diplomacia francesa instrumentalizaría el frente catalán como foco de presión sobre España para obligarla a distraer sus fuerzas en aplacar la rebelión.

Precisamente, inducido por el temor que le suscitaba un enquistamiento del conflicto catalán, el conde-duque buscó una rápida victoria militar con la que poner fin al problema de raíz sin comprometer demasiados recursos. Sin embargo, obtuvo todo lo contrario, como resultado de la desastrosa expedición de castigo comandada por el marqués de Los Vélez, quien fue derrotado en Montjuïc en enero de 1641, lo que condujo al tan temido estancamiento del conflicto. La tutela francesa, empero, a la larga terminaría minando a las propias autoridades catalanas rebeldes, sin que la proclamación de la República por Pau Claris, el 23 de enero de 1642, refrenase a los franceses. A todo lo cual se sumó el choque de intereses entre los grupos privilegiados de la sociedad catalana, lo que explica que la rebelión terminase por fracasar<sup>119</sup>.

Que el foco de atención se hubiese centrado en Cataluña desde fines de 1639 resultó de gran utilidad para los artífices de la rebelión portuguesa, proceso histórico conocido en dicho país con el nombre de *Restauração*, y cuyos orígenes enraízan en fechas incluso más tempranas que las manejadas en el caso catalán, en los años veinte. Las similitudes con el proceso catalán

---

<sup>117</sup> La rebelión catalana de 1640, también conocida como *Guerra dels Segadors*, se ha convertido en uno de los hitos referenciales del nacionalismo catalán. Se comprende que sea uno de los acontecimientos históricos del siglo XVII que más atención reciba por parte de la historiografía española, bien por un genuino interés académico, bien por interesadas inquietudes políticas. A lo largo de la tesis no nos detendremos en este conflicto salvo cuando lo creamos del todo necesario, pues ello nos desviaría innecesariamente del discurso principal, ajeno a la rebelión catalana. En torno a la rebelión catalana y sus orígenes existe una nutrida documentación manuscrita e impresa en: BL Eg MS 317, *Papeles varios, impresos y manuscritos de la guerra de Cataluña, 1620-1652*. Para profundizar en los acontecimientos y causas explicativas, remítase a Elliott: 2014 [1963]: caps. XV y XVI; 1976: 374-377; Lynch, 2007: 529-537; Parker, 2006: 83-87; Maltby, 2011: 180.

<sup>118</sup> TNA SP 94/42/36-37.

<sup>119</sup> Elliott, 1976: 378-379; 2014: 486-487; Parker, 2006: 90-93.

son evidentes y también nos sitúan ante unos estamentos privilegiados locales desafectos con Castilla y su política central. Dicha desafección incluyó asimismo a la oligarquía mercantil, cuyos negocios en ultramar, y particularmente en las Indias Orientales, se veían en entredicho ante las agresiones de las Provincias Unidas, más aún cuando comprobaron que la unión con Castilla había dejado de ser una garantía de defensa eficaz para sus inermes posesiones. En Madrid habían comprobado el terrible coste de recursos que exigían las expediciones a ultramar para defender los territorios portugueses, y en la memoria permanecía fresca la jornada de Salvador de Bahía de 1625<sup>120</sup>.

También en Portugal la aplicación de la Unión de Armas fue interpretada como un quebrantamiento del pacto de 1580, pues se exigía a los portugueses un compromiso más decidido en los asuntos defensivos, la aportación de fondos y una reserva de 16.000 efectivos. Conque la sensación de agravio solo fue en aumento y, sencillamente, los sectores privilegiados portugueses concluyeron que no merecía la pena seguir con la unión. En el caso luso, empero, existió una unanimidad carente en la rebelión catalana<sup>121</sup>. Cabe afirmarse que los intereses de los castellanos y de los portugueses presentaban cierta incompatibilidad, sobre todo en la esfera imperial extraeuropea, y tampoco existía una sincera voluntad de entendimiento y observancia del pacto por ninguna de las dos partes.

La gota que colmó el vaso la derramó el propio conde-duque cuando requirió a la nobleza portuguesa, incluido el duque de Braganza, su participación en la expedición militar contra los rebeldes catalanes<sup>122</sup>. La aristocracia portuguesa cerró filas en torno a Juan, duque de Braganza, quien se erigió en el líder de la *Restauração*, y aprovechó que las miradas de Madrid estaban puestas en Cataluña para lanzarse al asalto del poder en un Portugal prácticamente desgarnecido. El 1 de diciembre, sin encontrar resistencia digna de tal nombre, los bragancistas tomaron el Palacio Real de Lisboa y asesinaron al virrey Miguel de Vasconcelos; a la semana, el duque de Braganza fue proclamado rey de Portugal con el título de Juan IV<sup>123</sup>, para estupor de los agentes reales en Madrid, quienes vieron la culminación del *annus horribilis* en que se había convertido 1640. En el extremo occidental se abría un nuevo frente, que duraría tres largas

---

<sup>120</sup> BL Add MS 13974, Relación de la jornada del Brasil, de la ciudad del Salvador y Bahía de Todos los Santos. Por Don Fadrique de Toledo-Ossorio, Marqués de Balduenza, capitán-general de mar y tierra por el Rey Nuestro Señor, Madrid, 1626, fols. 1-9. Véase un testimonio de la jornada de Brasil en la carta del calvinista holandés Henoc Estartenius, escrita originalmente en latín y traducida al castellano: BL Eg MS 592, fols. 56-67. Para la campaña de 1635, véase BNE Mss. 2366, fols. 41r-44v.

<sup>121</sup> Desde la óptica castellana, la defensa del imperio portugués era un fastidio que detraía recursos preciosos con los que responder a necesidades militares más perentorias. Parker, 2006: 93-96; Maltby, 2011: 181. Bartolomé Yun Casalilla ha insistido en lo que denomina la raíz global de la ruptura luso-castellana de 1640, que parcialmente se explica por la insostenibilidad del *Estado da Índia* dentro del pacto existente, 2019: 263, 290-294.

<sup>122</sup> Elliott, 1976: 377; Yun Casalilla, 2019: 290.

<sup>123</sup> BL Eg MS 523, fols. 1-12.

décadas, hasta la paz de 1668, detrayendo los escasos y tan necesitados recursos y minando aún más las capacidades militares de la Corona<sup>124</sup>.

En los años venideros el desafío a la autoridad regia y la ruptura de orden también tomó la forma de la conspiración por parte de poderosos representantes de la nobleza local, como lo fue el complot que, al albur de la rebelión portuguesa, urdieron el duque de Medina-Sidonia y el marqués de Ayamonte en 1641 contra el gobierno del conde-duque de Olivares, aunque fue detectado y desmantelado a tiempo<sup>125</sup>. Las derrotas militares a manos de Francia, los reveses en la campaña de Cataluña, donde se perdieron Perpiñán y Lérida, la incapacidad de responder al desafío portugués, las conspiraciones internas de la nobleza, los problemas hacendísticos y el deterioro de las relaciones con Inglaterra, cuestión esta última en la que nos detendremos más adelante, terminarían por hundir al valido. Tan abultada lista de derrotas pesó sobre el otrora hombre fuerte del ejecutivo, devenido en estadista fracasado y a quien el propio monarca le solicitó el 17 de enero de 1643 que se retirase a sus estancias. Olivares había caído sin remediar la enfermedad que aquejaba a la Monarquía Hispánica y que se había comprometido a extirpar. Más bien, solo empeoró la situación del organismo enfermo.

Desde 1643, la Corona atravesaba por una fase crítica para su supervivencia, con la corte en Zaragoza dirigiendo las operaciones militares del teatro catalán. Aunque la victoria en Lérida en 1644 dio un respiro y estabilizó la línea del frente en lo que quedó de década, no evitó que se replantease toda la estrategia con el objeto de sobrevivir. A la caída en desgracia de Olivares, en 1643, siguió el desmantelamiento de su sistema de gobierno, cerrándose así un capítulo en la historia española. Con el ascenso de la facción antiolivarista, integrada por personalidades como don Luis Méndez de Haro, sobrino del depuesto conde-duque, el conde de Castrillo y el conde de Peñaranda, se presenció un giro en la estrategia de la Monarquía Hispánica, esta vez en busca de la paz en el exterior para solucionar los problemas internos<sup>126</sup>.

Este cambio en los objetivos estratégicos suponía una tácita confesión de la debilidad estructural que aquejaba a la Monarquía Hispánica y de su incapacidad militar. Décadas atrás, Olivares ya había puesto su mirada en la Europa septentrional con la esperanza de tejer alianzas geopolíticas que le fuesen de utilidad para la guerra global en la que se hallaba inmersa la Corona. Sería, en cambio, la diplomacia de Haro la que lograría algún éxito tangible, aunque limitado, negociando con los neerlandeses, pero para acordar las concesiones a las que se avendría

---

<sup>124</sup> Por lo que respecta a la rebelión de Portugal o *Restauração*, el estudio más reciente que sigue de plena vigencia se lo debemos a Valladares Ramírez, 1998; 2006: 327-350.

<sup>125</sup> Domínguez Ortiz, 1960: 93, 103; Elliott, 1976: 379; 2010: 118, 123.

<sup>126</sup> Elliott, 2010: 120-122; Trápaga Monchet, 2018: 40-44.

España en aras de la paz<sup>127</sup>. Las claudicaciones de la diplomacia española, primero en 1648 y una década después en 1659, rubricaron la pérdida de la hegemonía militar que hasta la fecha había mantenido la maquinaria militar de los Habsburgo.

Desde nuestra perspectiva histórica es tentador interpretar la claudicación ante las Provincias Unidas como una derrota. Y lo fue. Pero acaso en el contexto de los años cuarenta del siglo XVII era la opción más deseable ante la urgencia de atender los más acuciantes frentes domésticos. En medio de la vorágine de los años cuarenta, la claudicación ante las Provincias Unidas se presentaba más razonable que nunca. Repárese en la conspiración del V duque de Híjar en comandita con Mazarino, en 1647-1648, para erigirse en rey de un Aragón independiente. Se castigó con dureza al duque, al que se sometió a tormento previa pena capital, cuya ejecución se llevaría a cabo en la Plaza Mayor de Madrid el 5 de diciembre ese año<sup>128</sup>. Mucho más graves fueron los disturbios sociales y motines del hambre que prendieron en Valencia y numerosas ciudades andaluzas entre 1646 y 1652. No bastante con ello, en 1647 se decretó la segunda bancarrota del reinado, muestra del atrofiamiento del sistema crediticio que sustentaba la política europea de la Monarquía Hispánica<sup>129</sup>.

Fuera de la Península Ibérica, en los territorios italianos, se asistió a las rebeliones de Nápoles y Sicilia, dos piezas clave para la seguridad del Mediterráneo<sup>130</sup>. En ambos territorios el descontento social emanado de las continuadas políticas extractivas de los virreyes desembocó en levantamientos de ostensible cariz revolucionario, en los cuales se destacaron figuras, como las de Masaniello y Genoio, que alcanzarían la categoría de mitos y enraizarían en el imaginario popular. Estos episodios despertaron el fantasma del año 1640 y encendieron todas las alarmas, aunque su impacto luego resultase relativamente pasajero, si se compara con los casos catalán y portugués. Ni la república napolitana bajo la dirección del duque de Guisa, ni la revuelta siciliana, por llamativas que fuesen, conocerían un recorrido reseñable. Ni siquiera los franceses supieron extraer provecho de ellas para estrechar su cerco a la Monarquía Hispánica. Cabe señalar la rapidez y eficiencia con que en esta ocasión reaccionó Madrid a sendos desafíos; el envío de un ejército de castigo bajo las órdenes de don Juan José de Austria resultó todo un éxito, pues sofocó las rebeliones y restauró el orden previo con cierta facilidad<sup>131</sup>.

---

<sup>127</sup> Alcalá-Zamora, 1975: 338-340; Israel, 1997 [1982]: 311-353; Herrero Sánchez, 2000: 35-44; 2020: 97-124.

<sup>128</sup> BL Eg MS 370, fols. 194r y ss; Elliott, 1976: 383, Maltby, 2011: 182.

<sup>129</sup> Elliott, 1976: 382-383; 2010: 118, 123; Sanz Ayán, 1988b: 29-112; Álvarez Nogal, 1997b: 39, 42.

<sup>130</sup> Para las rebeliones o revueltas italianas de los años cuarenta, Ribot García, 2004: 101-128; Hugon, 2014.

<sup>131</sup> BL Eg MS 349, fols. 88r-89v; BNE Mss. 18400/61, fols. 202r-243r; Wallerstein, 2017: 246; Parker, 2006: 108-137. Sobre el desempeño político de don Juan José de Austria: Trápaga Monchet, 2019: 216-230, 263-289.

Adviértase cómo los procesos centrífugos afectaron a lo que habitualmente se conoce como la *periferia* de la Monarquía Hispánica, entiéndase los territorios no castellanos —y más concretamente Portugal y la Corona de Aragón, inclusive sus dominios italianos—. Contrasta con un centro o corazón —Castilla— que parecía ajeno a tales dinámicas de excitación que afectaron a las extremidades del imperio. Un hecho diferencial que indujo a John Elliott a conceptualizar la idea de una sociedad castellana *no revolucionaria*, peor que ha sido objeto de estudios más detenidos que exigen una mayor sutileza. Porque el pueblo castellano no fue inmune a las exigencias de su tiempo, ni a la guerra ni a la presión fiscal asociada, como tampoco a problemas más estructurales, derivados del bajo rendimiento agrícola y la despoblación. Así lo atestiguan los episodios de ira popular que afloraron en las circunstancias más adversas. La ausencia de procesos rupturistas en Castilla responde a una diferente relación contractual con la autoridad regia y la inexistencia de un marco jurídico que propiciase un sentimiento de agravio. Al fin y al cabo, Castilla constituyó el eje vertebrador imperial<sup>132</sup>. Pero que en los territorios de la Corona de Castilla no se registrase ningún proceso rupturista como los que estallaron en Aragón, Portugal e Italia, ni tampoco un episodio de rebelión equiparable a la Fronda francesa, no quiere decir que se vieses libres de perturbaciones.

De hecho, los primeros años cincuenta fueron testigos en esa *no revolucionaria Castilla* de numerosos brotes de ira popular que entre 1647 y 1652 prendieron con especial virulencia en el ámbito urbano andaluz y que poseían un inequívoco cariz social. Estaban inducidos por el deterioro de las condiciones materiales de vida, entre otros factores motivados por las malas cosechas, las alteraciones monetarias y la subsiguiente carestía del precio del trigo, que propiciaron motines del hambre. Además, se superpusieron a los mortíferos efectos que ocasionó en la región el brote epidémico de 1649, que para la ciudad de Sevilla supuso la reducción de su población a casi la mitad. No solo las villas rurales de la campiña andaluza se convirtieron en escenario de estas manifestaciones de descontento, puesto que también los grandes núcleos urbanos de Granada, Córdoba, Osuna y Sevilla, esta última ya de por sí mortificada por la epidemia, presenciaron la ira de las masas enfervorecidas<sup>133</sup>. Pero las alteraciones andaluzas no trascendieron y se limitaron a un corto período de tiempo; tampoco comportaron ningún riesgo

---

<sup>132</sup> Juan Eloy Gelabert González nos ofreció un interesante estudio de los años cuarenta desde la perspectiva castellana, a la vez que derribó la asumida noción de un mundo castellano ajeno a la conflictividad social resultante de la crisis. Gelabert González, 2001: caps. IV, V.

<sup>133</sup> Unos años tumultuosos que le merecieron a Antonio Domínguez Ortiz la denominación de *alteraciones andaluzas*, en su trabajo homónimo, 1973: 39-43, 48-49, 58-59, 64-65. Para este historiador, en relación con Sevilla, el brote pestífero significó la puntilla final en el ataúd de una ciudad agonizante, que adolecía de problemas estructurales de raíces más profundas. Domínguez Ortiz, 1974 [1946]: 133-135. Sobre los tumultos de la Feria de 1652 nos remitimos a Díaz Blanco, 2018: 527-550, así como a la sugerente mirada de Jiménez Sánchez, 2021: 759-775.

existencial para la autoridad monárquica ni el orden vigente; ni siquiera entorpecieron las operaciones militares en los frentes activos, donde las tropas de Felipe IV parecían recuperar la iniciativa y revertir los desastres sufridos durante la década anterior.

En contraste con ese convulso ámbito agrario del valle del Guadalquivir, el litoral gaditano no solo resistió mejor el golpe de la epidemia, sino que emitió síntomas de recuperación precoces. Reacciones dispares a los mismos estímulos que reflejan la lógica de dos tendencias opuestas: la decadencia de Sevilla frente al florecimiento de Cádiz, ciudad que contaba entonces con la nada desdeñable cantidad de 23.000-24.500 habitantes para un emplazamiento con semejantes limitaciones geográficas<sup>134</sup>. Las razones de ello estriban en el creciente dinamismo comercial gaditano, cuya bahía se había convertido en cabecera *de facto* del sistema de flotas y galeones y en la base logística para las formaciones navales de la Monarquía Católica, incluida la Real Armada del Mar Océano, cuyos bajeles, al igual que los de Indias, daban carena en los caños de Puerto Real, ciudad especializada en el mantenimiento de las escuadras y en el depósito de los pertrechos de mar<sup>135</sup>. Como otras ciudades costeras de la zona, véase El Puerto de Santa María y Rota, también Puerto Real experimentó los efectos colaterales de la basculación a la bahía de Cádiz de esa capitalidad organizativa de la Carrera de Indias. Significó un proceso decisivo en la articulación futura de la red urbana costera del Reino de Sevilla<sup>136</sup>. Es por ello que el poniente andaluz se había convertido en una zona sensible desde un punto de vista estratégico que a los ingleses les interesaba mantener bajo estrecha vigilancia.

Entretanto, también en las Islas Británicas el sistema saltó por los aires en 1640, como resultado de la ruptura de las viejas reglas del pacto político por parte del monarca a lo largo de la década anterior. Porque, aunque en una escala menor que en el caso hispano, también el ámbito británico se hallaba sujeto a las reglas de las monarquías compuestas<sup>137</sup>. Paradójicamente, el proceso revolucionario contra la ruptura que planteaba la Corona daría paso a un régimen nuevo que profundizaría esas transformaciones, edificaría un aparato estatal, fiscal y militar más sofisticado y eficaz, a costa de los resortes del viejo sistema, empezando por el monarca y la Cámara de los Lores, y que reformularía *manu militari* los mecanismos de la unión territorial entre los reinos británicos. Bajo el nuevo régimen se formaría una generación de estadistas, oficiales de ejército y marina, grandes comerciantes y científicos que servirían de cantera en la posterior

---

<sup>134</sup> Los datos demográficos de Cádiz pueden consultarse en Bustos Rodríguez, 2005: 37, 50, 78. Al respecto del brote pestífero que afectó al litoral gaditano, véase Izco Reina, 2015: 17-46.

<sup>135</sup> Amor Martín, 2021: 135-139.

<sup>136</sup> Crespo Solana, 2016 [online] e-spania.revues.org/26016; Iglesias Rodríguez, 2018: 72-77.

<sup>137</sup> Levack, 1987: 21.

restauración monárquica. Se caracterizaban por un mayor pragmatismo en su sentido de Estado, libres de encorsetamientos ideológicos y religiosos. Entre ellos, en el ámbito político, descuella el estadista sir George Downing, prominente figura del reformismo mercantilista y fiscal inglés de la segunda mitad de siglo<sup>138</sup>.

Entre otros factores de más largo enraizamiento, en los orígenes de la ruptura hemos de situar la política reformista de Carlos I y sus malas relaciones con el Parlamento casi inmediatamente después de su entronización<sup>139</sup>. En el recuerdo aún perduraba la crisis parlamentaria de 1628-1629 y el asesinato del duque de Buckingham en agosto de 1628 en Portsmouth. Al prescindir del Parlamento por once años, el rey contravino el tradicional pacto político todavía vigente sobre el principio teórico de la coordinación entre Rey, Lores y Comunes<sup>140</sup>. Una forma de gobernar que sería instrumentalizada por la oposición parlamentaria armada, erigida a su vez en defensora de la institución del Parlamento durante el transcurso del conflicto civil contra el rey. Así superaba la paradoja de combatir al monarca para salvar la monarquía. Sin embargo, la paradoja se revelaría insostenible tras la derrota de las armas reales en 1648<sup>141</sup>.

El otro detonante de la ruptura, íntimamente ligado con lo anterior, ha de buscarse en la política fiscal de Carlos I, que adquirieron tintes arbitrarios y extractivistas. Lejos de entenderse como un rasgo particular de ese monarca, formaba parte del proceder habitual de los gobiernos contemporáneos de entonces, como los casos de Olivares o Richelieu. El hecho diferencial reside en que los monarcas ingleses encontraban una resistencia más fuerte entre sus súbditos a la hora de emprender aventuras castrenses o de mantener una fuerza armada permanente. Bajo la máxima *no standing army* el pueblo inglés recelaba de la existencia de un ejército profesional que supondría costoso de mantener e innecesario, dada la ausencia de enemigos internos capaces de poner en riesgo existencial la Corona<sup>142</sup>. El rey se guardó cuanto pudo de solicitar subsidios que requiriesen de la aprobación del Parlamento, de ahí que rescatase antiguos derechos en desuso o incrementase los gravámenes existentes. La política fiscal de Carlos I contempló: 1) los empréstitos forzosos (*forced loans*), que recayeron sobre los banqueros italianos, la oligarquía mercantil londinense y hasta los cortesanos; 2) la recuperación en los años veinte del *distrainment of knightood*, una vieja multa que había caído en desuso; 3) los derechos aduaneros

---

<sup>138</sup> Scott, 2003: 338, 348-353.

<sup>139</sup> Nos limitaremos al período que Lawrence Stone consideró como *detonante*. Stone, 1972: 135-145.

<sup>140</sup> Levack, 1987: 17-18. Lo que la tradicional escuela historiográfica *whig* interpretó en clave peyorativa como una deriva hacia el absolutismo y la tiranía, pero que en los años ochenta del pasado siglo conoció una rehabilitación por parte de la escuela revisionista. Sharpe, 1992.

<sup>141</sup> Como han señalado algunos historiadores ingleses, los parlamentarios que se opusieron al rey en 1640 buscaban la preservación de las tradiciones gubernativas de Inglaterra, no se movieron por ningún afán revolucionario, sino todo lo contrario. Elliott, 1969: 35-56; Kishlansky, 1997: 39.

<sup>142</sup> Brewer, 1989: 7-14.

*tonnage and poundage*, que gravaban las importaciones de vinos, sobre todo el español; y 4) el célebre *ship money*, con el que se pretendía sufragar una política de rearme naval.

Un proceder que trajo a colación un abierto cuestionamiento de los límites de la potestad regia y de la naturaleza de las libertades de los súbditos en materia de propiedad y hacienda, lo que conduciría a un futuro acercamiento entre algunos grupos de mercaderes y el Parlamento. Pero nos hemos de guardar de lecturas que incurran en la simplista dicotomía corte vs. oligarquía mercantil, dada la disparidad de intereses en este segundo grupo, cuyos integrantes no tenían por qué adoptar la misma actitud hacia la Corona. Aquellos mercaderes pertenecientes o vinculados al poder de la Corona, a través de compañías privilegiadas (*chartered companies*), en gran parte se alinearían con el partido monárquico, cuya supervivencia les convenía para conservar sus privilegios. Se rebelarían los mercaderes agraviados por la política regia<sup>143</sup>. También redundó en perjuicio de Carlos I el hecho de que su política exterior se percibiese dubitativa, ineficaz y carente de objetivos coherentes, pues ello dificultaba cualquier justificación de su política fiscal-militar, que se saldó con los fracasos ante Cádiz (1625), La Rochelle (1628), Escocia (1639-1640) e Irlanda (1641)<sup>144</sup>. Se comprende así que la primera ruptura política de calado sobrevino en 1629, cuando los Comunes votaron contra la aplicación de tales tributos, negativa que fue respondida con el cierre del Parlamento, en un precoz preludio de la ruptura de los años cuarenta que condujo a la Revolución<sup>145</sup>.

Por si fuese poco con la política fiscal-militar, es bien sabido que los planes innovadores en materia de doctrina religiosa y liturgia del arzobispo de Canterbury William Laud, los cuales contemplaban una modificación del libro de oraciones *The Book of Common Prayer*, avivaron el descontento entre los escoceses, donde el puritanismo había gozado de una mayor aceptación social. Y además coadyuvó a futuras acusaciones contra el rey de servir a la causa papista, algo reforzado por sus buenas relaciones con España y por la confesión católica que profesaba la reina consorte Enriqueta María. Por toda Escocia se registraron tumultos contra las modificaciones lauditas<sup>146</sup>, que fraguaron en 1638 con la organización del *Scottish National Covenant*, a cuyos integrantes conocemos como *covenanters*, quienes sostenían la primacía de la *Kirk* escocesa sobre la Corona de Inglaterra, rechazaban el sistema episcopal y abogaban por el presbiterianismo asambleario.

---

<sup>143</sup> Ashton, 1961: 139, 141-146, 152-153, 159-160.

<sup>144</sup> Hassall, 1912: 130; Ashton, 1961: 153-154; Cogswell, 1984: 241-267; Elliott, 1973: 251-252; Morrill, 1997: 295-296; Brenner, 2011 [1993]: 234-235.

<sup>145</sup> Bard, 1977: 178; Cust, 1987; Popofsky, 1990: 44-75; Russell, 1979: 390-416; Brenner, 2011 [1993]: 180, 240, 255, 263-276, 302-303, 312, 315; Black, 2004: 50.

<sup>146</sup> El arzobispo de Edimburgo casi fue linchado tras el oficio en Saint Giles. Key & Bucholz (eds.), 2009: 172.

La rebelión *covenanter* abrió la vía al conflicto armado con el monarca inglés, donde se pondría de relieve tanto la debilidad estructural de la Corona como la disfuncionalidad de sus fuerzas terrestres<sup>147</sup>. Edimburgo se rindió ante Alexander Leslie tras un largo asedio y, poco después, la expedición armada de Thomas Howard conde de Arundel conocería la derrota y la pérdida de Northumberland, Durham y Newcastle. La humillación había sido completa y se responsabilizó directamente al rey por la mala preparación de sus ejércitos<sup>148</sup>. El afán de Carlos I por forzar la situación desembocó en un lógico desenlace que puso en evidencia la debilidad del aparato fiscal-militar inglés, para mayor desprestigio de la Corona<sup>149</sup>.

Para comienzos de 1640, el peso de las veleidades belicistas de Carlos I terminó por hacerse sentir a causa de las tensiones generadas; el Tesoro de Inglaterra colapsó y el gobierno se vio sumido en una parálisis que lo incapacitaba para garantizar un orden social en inminente fractura tanto en la capital como en las provincias. Por si fuera poco, minaba los principios materiales que hasta entonces había fraguado la alianza entre la Corona y la oligarquía mercantil, cuyo corazón lo constituía la comunidad de mercaderes de la *City*, entre la cual se fue avivando la llama del descontento y la oposición al poder regio; tan solo la junta de regidores y el consejo directivo de la *East India Company* (en adelante, EIC) se mostraron más proclives al rey hasta el instante último previo al estallido popular<sup>150</sup>. En los meses que siguieron, la situación simplemente fue a peor para la ya debilitada posición de la Corona, que para zanjar la guerra con el *Covenant* escocés se avino a los humillantes términos de paz de Ripon, el 26 de octubre de 1640, con lo que se consumó otra derrota militar en el historial del monarca<sup>151</sup>.

Acuciado por los gastos militares de la guerra contra los escoceses, el rey convocó a las cámaras del Parlamento en febrero para aprobar un subsidio. Desde la misma sesión inaugural del 13 de abril, en la que sobresalió el discurso de dos horas que pronunció John Pym para enumerar todos los agravios que reprochaba al monarca<sup>152</sup>, los Comunes manifestaron su abierta oposición a cualquier servicio si previamente no se dirimían ciertas demandas que durante once años habían sido aparcadas, de nuevo con especial hincapié en materia religiosa y tributaria. Carlos I, ante la negativa a votar el subsidio, optó por disolver las cámaras el 5 de mayo, apenas tres semanas después de haberlas reunido, de lo que se deriva el nombre coloquial de Parlamento Corto. Las continuadas derrotas contra los *covenanters*, la presión social que se

---

<sup>147</sup> Brenner, 2011 [1993]: 350-352.

<sup>148</sup> Fissel, 1994; Kishlansky, 1997: 137-141.

<sup>149</sup> Gordon, 1910: 142-145; Bard, 1977: 177-184.

<sup>150</sup> Brenner, 2011 [1993]: 234-235, 255, 281, 334-335.

<sup>151</sup> En virtud de la Paz de Ripon el Tesoro de Inglaterra abonaría a los escoceses una suma de 850£ diarias para sufragar las tropas *covenanters* que ocupaban Newcastle, Northumberland y Durham. BNE Mss. 8687, fol. 2v.

<sup>152</sup> BL Add MS 25275, fols. 48-66; TT, E 105/3; *DNB*, 1896, XLVII: 75; Stock (ed.), 1924, vol. 1: 97.

experimentaba en Irlanda y el temor a un vacío de poder compelieron a Carlos I a convocar de nuevo las cámaras, por quinta y última vez en su vida, el 3 de noviembre de 1640, con lo que dio inicio al Parlamento Largo<sup>153</sup>.

Pero su reapertura coincidió con un momento especialmente peliagudo en Irlanda, donde la agitación hacía presagiar un inminente levantamiento nacional. El *Lord Deputy* de la isla desde 1632, Thomas Wentworth, recién intitulado por el monarca conde de Strafford, muestra de la confianza depositada en él, había reunido un gran ejército en el Úlster, casi con simultaneidad a la reanudación de las sesiones en Westminster. Le aseguró al rey que contaba con esa fuerza para reducir a la obediencia el reino insular: «...you have an army in Ireland you may employ here to reduce this kingdom», unas palabras que los Comunes interpretaron como una amenaza velada a la cámara baja. La oposición parlamentaria situó en el centro de las críticas al conde de Strafford, junto al arzobispo Laud, las dos figuras a las que acusaron de servir a España y Roma y a las que responsabilizaron de la degradación institucional. Las masas de Londres, interesadamente instigadas por ciertos *Members of Parliament* (en adelante, *MPs*) de los Comunes, pedían la sangre de ambos<sup>154</sup>.

Ante tal presión, y temeroso del estallido de la revuelta popular, el rey Carlos I se avino a sacrificar a Strafford, tras un largo y complejo pleito en el que las garantías procesales contra el acusado no solo no fueron respetadas, sino que además se le anularon sus derechos civiles por la vía del *bill of attainder*, dejando el camino expedito para su ejecución el 12 de mayo de 1641. Casi simultáneamente al desarrollo del *affaire* Strafford, a fines del año 1640 huyó a Francia el secretario sir Francis Windebank, también de tendencias hispanófilas, como el malhadado Wentworth, y por consiguiente objeto de acusaciones, contra quien también se habían presentado cargos<sup>155</sup>. Lo reemplazaría sir Henry Vane, cambios con los que se produciría un giro en la postura de la Corona de Inglaterra en cuanto a las relaciones con España, habida cuenta del deterioro que sufrió el partido hispanófilo en la corte inglesa. De hecho, en 1641, el embajador español don Alonso de Cárdenas atravesaba por una muy precaria situación en Londres, pues se le debían hasta nueve meses de sueldo, sin que ello lo disuadiese de proseguir informando desde su puesto acerca de los asuntos domésticos ingleses<sup>156</sup>.

---

<sup>153</sup> Brenner, 2011 [1993]: 352-362.

<sup>154</sup> Kishlansky, 1997: 146-147; Brenner, 2011 [1993]: 367; Recio Morales, 2015: 78.

<sup>155</sup> El *bill of attainder* funcionaba como un decreto de proscripción civil. Carlos I se arrepentiría de haberlo firmado. BL Add MS 28470, fol. 58v; *GCD*, III/29/156-158; BNE Mss. 8687, fol. 3r; Hobbes, 2018: 90, 92. El *impeachment* contra Strafford y las acusaciones sobre Windebank, en *CJ*, II, 26-27, 35-36, 39.

<sup>156</sup> AGS Est leg. 2522, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 30/4/1641.

Precisamente, en el verano de 1641 los acontecimientos internos en las Islas Británicas enfilaron una fase decisiva de no retorno. Aprovechando la marcha del monarca a Edimburgo para el acto de reconciliación con los *covenanters*, con quienes se había acordado la retirada de las plazas que ocupaban a cambio de una compensación de 300.000 libras esterlinas en Westminster los *MPs* habían dado luz verde desde mayo a una batería de leyes reformistas conducente a limitar la capacidad de maniobra del monarca en beneficio de la autoridad de los Comunes, que, entre otras medidas de gran calado, evitaría que el rey disolviese las cámaras sin el consentimiento previo de las mismas. Asimismo, dicho paquete de medidas rescindió parte de la política legislativa carolina, asociada a la arbitrariedad del monarca; conculcó las rentas que afectaban a la explotación de los bosques reales, el *distrainment of knighthood* y los impopulares impuestos *tonnage and poundage* y *ship money*; en materia judicial, la supresión de los tribunales extraordinarios, como la *Star Chamber*, igualmente asociada a las tendencias absolutistas de los reyes, y la propia *High Commission*; se presentaron hasta 35 cargos contra la reina Enriqueta María, vista como una mala influencia en la conducta del rey; por lo que hace a la materia eclesiástica, se propuso que se aboliese la institución episcopal en Inglaterra<sup>157</sup>.

Mientras los *MPs* ponían a punto este programa de reformas, tuvieron noticias del estallido de la rebelión católica en Irlanda, el 22 de octubre, así como del levantamiento en el Úlster y del intento por asaltar el castillo de Dublín, sede de la autoridad inglesa en la isla. Lo cual, sumado a los testimonios de los protestantes irlandeses llegados a Chester, que afirmaban cómo los católicos actuaban en nombre del rey Carlos I, creó un caldo de cultivo perfecto para instigar todavía más los ánimos en los sectores puritanos de la sociedad inglesa y trastornar el desarrollo de los debates en el Parlamento<sup>158</sup>. Al regreso de Carlos I de Edimburgo prácticamente en Londres ya se había consumado la revolución. El detonante fue la aprobación por parte del Parlamento, a las 2 a.m. del 23 de noviembre de 1641, por 159 votos a favor frente a 148 en contra, del texto conocido como *Grand Remonstrance* (amonestación o reconvención), un memorial que recogía hasta 180 agravios de los que se culpaba al monarca. Toda una moción de censura que terminaría de escindir el Parlamento<sup>159</sup>. Concluía la *Remonstrance* que una Asamblea de Divinos debería de restaurar la pureza de las prácticas calvinistas.

---

<sup>157</sup> La suma compensatoria que Carlos I acordó con los *covenanters* puede encontrarse en BNE Mss. 8687, fol. 3v. Los documentos a través de los cuales puede seguirse esta reforma legislativa son: *GCD*, III/30/158-159; 31/159-162; 34/179-186; 35/186-189; 36/189-192; 37/192-195; 38/196-197; 39/197-198. *CJ*, II, 279.

<sup>158</sup> Hobbes, 2018 [1681]: 79. Brenner, 2011 [1993]: 448, 455-456.

<sup>159</sup> Entre los agravios sobresalen las políticas fiscales arbitrarias, que ignoraron el parecer del Parlamento, así como la actitud tibia de la que hizo gala Carlos I frente a un supuesto avance del papismo en Inglaterra. De este texto se imprimieron muchas copias para su difusión por todos los rincones de las Islas Británicas con el fin de alentar a la oposición. Gracias al hacer de Alonso de Cárdenas, quien envió una copia del documento a Madrid, disponemos de una versión en castellano del mismo. AHN Est lib. 957, *Traducción de la Remonstranza que el Parlamento de*

Todavía al mes siguiente, en vísperas de Navidad, el rey Carlos podía sentirse confiado como para rechazar tales acusaciones y demandas recogidas en dicho texto, que básicamente proponían de forma velada la anulación de los instrumentos administrativos y legislativos de la autoridad regia, como la renuncia al nombramiento de los mandos militares y la cesión al Parlamento del control sobre los ejércitos, la supervisión de las campañas militares contra los irlandeses, la designación de ministros y una reforma religiosa radical que suprimiese el episcopado<sup>160</sup>. De igual modo, en enero de 1642 el rey se sentía todavía lo bastante fuerte como para irrumpir al frente de 400 hombres armados en plena sesión parlamentaria para exigir la entrega de los cinco *MPs* responsables de la *Remonstrance*, quienes lograron huir a tiempo gracias al aviso que recibieron de un confidente<sup>161</sup>.

Fuera del Parlamento, en las calles de Londres, a lo que se asistió entre los meses de diciembre de 1641 y enero de 1642 fue a un verdadero giro revolucionario, una atmósfera que percibió el propio Cárdenas en los disturbios que se sucedían y en el clima de desafección hacia la autoridad regia, como recogió por escrito<sup>162</sup>. En gran medida, el triunfo de la oposición parlamentaria en hacerse con el control de Londres se debió a una hábil organización en ese distrito electoral y a la ayuda brindada por los predicadores y algunos mercaderes de la *City*, asegurándose la victoria en las elecciones municipales. Las autoridades urbanas organizaron en enero un Comité de Salud Pública con función de milicia que garantizase la seguridad armada de los *MPs* frente al monarca. En marzo se aprobó la *Milita Ordinance*<sup>163</sup>, que desde mayo privaría al rey de su potestad sobre los nombramientos militares, con lo que Westminster se aseguraba la obediencia de las tropas por mor de la propia Corona. En mayo, la milicia municipal ocupó la Torre, en un redoblado desafío a otro símbolo de la autoridad regia.

Sin embargo, la inclinación del Parlamento a posturas más radicales desde la aprobación del texto de la *Remonstrance* y la organización de milicias ciudadanas incidió en la fractura del país, al galvanizar un sentimiento de reacción que cristalizaría en un bando antagónico. Dicho radicalismo coadyuvó a un giro moderado en muchos *MPs* que se habían opuesto al rey en 1640, pero a quienes les concitaba un rechazo mayor la espiral extremista por la que discurría

---

*Inglaterra ha hecho del mal gobierno de Su Majestad de la Gran Bretaña*, en 9 pliegos. También puede verse en *GCD*, III/43/202-232. Morrill hace notar que los 180 agravios compilados no hacían referencia a políticas lesivas seculares, sino que comienzan con el ascenso al trono por parte de Carlos I en 1625. Morrill, 1997: 297.

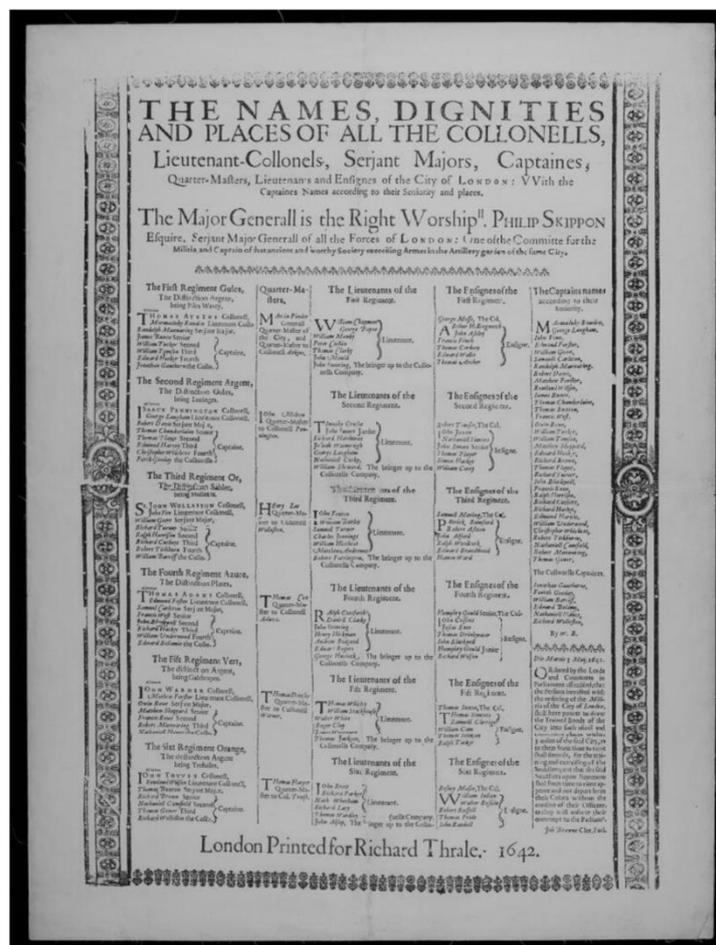
<sup>160</sup> Brenner, 2011 [1993]: 366-373, 411-425, 427; Alloza Aparicio, 2015: 62.

<sup>161</sup> Estos cinco parlamentarios eran John Pym, John Hampden, Denzil Holles, sir Arthur Heselrig y William Strode, a quienes habría que sumar a Lord Kimbolton, perteneciente a la Cámara de los Lores.

<sup>162</sup> BNE Mss. 8687, fol. 5v.

<sup>163</sup> *AOI*, March 1642: 5-6. *GCD*, III/50/245-247. Una ley muy similar ya había sido aceptada por los Lores el 16 de febrero y enviada al rey, quien emitió su voto negativo. Los Lores la devolvieron a los Comunes con ligeras modificaciones que ambas cámaras aceptarían el 5 de marzo de 1642. *LJ*, IV, 589.

el Parlamento. Iguales fueron sus efectos en algunos sectores concretos de la oligarquía mercantil de la *City* —sobre todo entre los mercaderes de compañías privilegiadas con carta real—, donde se fraguó un movimiento monárquico, a partir del segundo semestre de 1641, ante el temor que concitaba el extremismo subversivo del pueblo londinense. Los grupos más radicales dentro de la *City*, en cambio, proporcionaron su apoyo financiero a la organización de una fuerza militar al servicio de la causa parlamentaria. En junio de 1642 se marcharían de Londres hasta 236 *MPs*, la mayoría para unirse al monarca, por entonces en York. Sin proponérselo, la revolución londinense, instigada por los sectores más fanáticos y radicales del Parlamento, había fraguado lo que podría entenderse como un partido realista, inexistente hasta la fecha, que cerraría filas en torno a la causa del rey<sup>164</sup>.



**Fig. 4.** Lista de los integrantes de la milicia municipal de Londres: *The names, dignities and places of all the colonels, lieutenant-colonels, sergeants majors, captaines, quarter-masters, lieutenants and ensigns of the City of London, with the captaines' names according to their seniority and places*, en Londres, por Richard Thrale, 1642. Fuente: LMA CLA/050/03/024/064.

<sup>164</sup> BL Add MS 28470, fol. 58v; Stone, 1972: 140-141; Brenner, 2011 [1993]: 364, 407-412, 485-489.

Con el rechazo de Carlos I a las *Nineteen Propositions*, a comienzos de junio de 1642, fracasó el último intento por evitar un baño de sangre que ya se antojaba ineludible<sup>165</sup>, y en vista de lo cual el Parlamento aprobó la movilización general el 12 de julio. El rey reaccionó sin demoras, ese mismo mes, con la implementación de una *Commission of Array* para levantar un ejército, al tiempo que enarbolaba su estandarte en Nottingham<sup>166</sup>. Mientras, la corte se había trasladado a Oxford, leal bastión realista, ahora reconvertido en cuartel general de los ejércitos de la Casa de Estuardo. La guerra había estallado entre dos bandos que se erigían en legítimos defensores del rey, del reino y de sus leyes. Pym, uno de los principales artífices ideológicos del bando parlamentario, fallecería en 1643 en Derby House, víctima de un cáncer. Su muerte abonaría el camino a la creciente radicalización entre las filas del bando parlamentario<sup>167</sup>.

### **1.3. Diplomacia, comercio y guerra durante la ruptura del orden (ca. 1630-1648)**

En virtud del tratado de Madrid del 15 de noviembre de 1630 se reanudaron las relaciones bilaterales anglo-españolas tras cinco años de guerra, todo ello dentro un marco que recuperaba los términos de 1604. En la contienda librada entre 1625 y 1630 ya se emplearon recursos propios de la guerra comercial, como los embargos y el curso de represalia, medidas que resultaron en el hundimiento de las transacciones económicas bilaterales y en cuantiosas pérdidas para los dos contendientes<sup>168</sup>. El mayor golpe para los ingleses no se redujo tan solo a los embargos, que solo en Andalucía y Portugal reportaron 250.000 ducados, sino que se derivó de la pérdida del mercado peninsular durante el quinquenio de la guerra. Los embargos fueron complementados por campañas corsarias con carácter predatorio<sup>169</sup>.

Por lo que respecta a su contenido, el tratado de 1630 apenas introdujo modificaciones reseñables, consistiendo básicamente en una reanudación de las cláusulas ya acordadas en 1604. Inglaterra se comprometía a observar el embargo comercial que la Monarquía Hispánica había impuesto a los neerlandeses, así como ambas partes se obligaban a no entregarle suministros estratégicos (pertrechos militares, municiones, vituallas, etc.), caudales ni tropas a ninguna tercera potencia con la que se estuviese en guerra declarada. En el terreno internacional, no se

---

<sup>165</sup> *Nineteen Propositions*: programa político consistente en diecinueve propuestas que el Parlamento le presentó a Carlos I para que se aviniese a ellas en su reinado. A efectos prácticos, aceptar tales términos significaba la claudicación del monarca, pues no dejaba ni un solo aspecto de la autoridad real libre de revisión. *CJ*, II: 599-600. *LJ*, V, 97-99. *GCD*, III/53/249-254. Hobbes, 2018 [1681]: 137-140.

<sup>166</sup> «Of the King's Commission of Array», en *HCPPS*, 1721 (ed.): 655-688.

<sup>167</sup> Acerca de la Guerra Civil (1642-1649, incluido el breve intermedio de 1646-1648) existe un prodigioso volumen de literatura. El presente trabajo no nos permite reparar en los pormenores militares, así que nos contentaremos con remitirnos a: Gardiner, 1886-1981, 3 vols.; Gaunt (ed.), 2000; Purkiss, 2007; Wanklyn & Jones, 2014.

<sup>168</sup> BNE Mss. 2357, fol. 75r; Abreu y Bertodano (ed.), 1744, Felipe IV, I: 553.

<sup>169</sup> Domínguez Ortiz, 1963: 82; Alloza Aparicio, 2005: 234, 243-249; 2008: 1.659-1.660.

admitirían ligas, confederaciones ni capitulaciones con terceras potencias que implicase daños colaterales o consecuencias perjudiciales para alguna de las partes firmantes; se dejaba abierta, empero, la posibilidad de que el monarca inglés mediase entre españoles y neerlandeses en caso de conversaciones de paz. En cuanto a la guerra corsaria, se instaba a los soberanos de ambas potencias a revocar las comisiones y patentes que habilitaban la captura de navíos del contrario. Los términos (arts. IV, V, VI, IX, XVII y XXIX) fueron corroborados en diciembre de 1630 bajo juramento del rey Carlos<sup>170</sup>.

No obstante, que entre Inglaterra y España primase una cierta predisposición, al menos aparente, a aproximar posturas, no fue óbice para que emergiesen motivos de desconfianza mutua y fricción que, al largo plazo, no solo frustrarían cualquier expectativa de alianza, sino que incluso conducirían finalmente a la guerra. En cuanto al comercio bilateral, por el contrario, cabe afirmar que los veinticinco años que se extendieron entre el tratado de 1630 y la ruptura de 1655 asistieron a una verdadera fase expansiva. La reactivación del comercio anglo-español en 1630 resultó especialmente beneficiosa para la expansión de la marina mercante inglesa, que conoció un considerable aumento de su tonelaje, de las 115.000 toneladas de 1629 a las 150.000 apenas una década después<sup>171</sup>. Tanto prosperó el comercio que, a la altura de 1640, España representaba a ojos de los contemporáneos ingleses *the best flower in our garden o the darling and the silver mine of England*. Y todavía a finales del siglo XVII el comercio con España seguiría gozando de una alta estima por los teóricos mercantilistas ingleses<sup>172</sup>.

De hecho, fue España el primer foco de impulso que buscó el sector mercantil inglés en el siglo XVII. De España procedía la materia prima que demandaba la industria textil inglesa, como la lana merina, pero también bienes de origen indiano (índigo o cochinilla) para el tinte; aparte, los tan apreciados frutos de la tierra, como la sal, el vino (en especial, el canario malvasía), aceite, jabón, frutas y hortalizas. Por último, aunque no menos importante, la plata americana, imprescindible para que los ingleses pudiesen atender sus deficitarias transacciones comerciales con el Báltico, Europa Oriental y Asia. En sentido inverso, España se convirtió en un mercado relevante para la salida de las pañerías inglesas, conocidas como *new draperies*, aparte de una amplia gama de manufacturas de similar índole. De los ingleses se adquirirían materias primas de origen mineral, ceras y grasas animales, además de productos básicos como trigo, pescado ahumado y salado<sup>173</sup>.

---

<sup>170</sup> Abreu y Bertodano (ed.), 1745, Felipe IV, II: 233-234; BNE Mss. 18400, núm. 40, fols. 128r-133v.

<sup>171</sup> Davis, 1962: 3-12, 15.

<sup>172</sup> Cary, 1695: 114; Alloza Aparicio, 2015: 106.

<sup>173</sup> McLachlan, 1974: 6-7; Davis, 1954: 150, 153-154; Taylor, 1972: 237; Israel, 1980: 193-211; 1997: 343; Phillips, 1982: 775-795; Brenner, 2011 [1993]: 65; Grafe, 2003: 13; Alloza Aparicio, 2008: 1.654; 2015: 106.

En este punto de nuestra exposición nos atañe una somera mirada a las características principales del comercio bilateral anglo-español —que, en realidad, son bastante extensibles al ámbito noratlántico en su conjunto— para valorar con una perspectiva más rigurosa el ulterior impacto económico del conflicto entre las dos potencias atlánticas. Ya de entrada, tales rasgos parecen darle la razón al juicio crítico de Alberto Marcos Martín, quien encontró ahí un factor explicativo del temprano fracaso español a la hora de desarrollar una economía capitalista en el siglo XVII, con la consiguiente periferización que en adelante sufriría España dentro del sistema de comercio mundial. Asimismo, señaló la proclividad de los capitalistas españoles de la época a las prácticas especulativas derivadas de la exportación de materias primas y les achaca un desinterés en inversiones más productivas y de mayor valor añadido que hubiesen dinamizado la economía nacional mediante el control de nuevos mercados<sup>174</sup>.

En contraste con el vigor fabril de las Provincias Unidas, Flandes, Inglaterra o la Francia noroccidental, el otrora pujante tejido industrial castellano se apagaba lentamente<sup>175</sup>. Esto redundaba en contra de la capacidad ofensiva de España en una guerra comercial, puesto que la inhabilitaba a la hora de imponer un bloqueo comercial efectivo contra sus enemigos sin que el daño se viese reflejado en sí misma al faltarle suministros estratégicos, como los pertrechos navales con los que aprestar las flotas y armadas de Indias, por ejemplo, pero también por la dificultad de dar salida a los bienes que llegaban desde América<sup>176</sup>. Por lo tanto, el recurso de la guerra comercial era un arma de doble filo, cuyos efectos golpeaban bidireccionalmente, por lo que se hacían sentir en las zonas más expuestas a dichos flujos, como la cornisa cantábrica en el caso español. Andada la primera mitad del siglo XVII, los tradicionales lazos comerciales entre la red portuaria cantábrica y la británica se habían afianzado con fuerza dando lugar a la consumación de rutas que conectaba puertos distantes entre sí, como bien merece destacarse la singladura La Coruña-Falmouth<sup>177</sup>.

En el caso de los nexos económicos que mantenían por mar las ciudades de la fachada cantábrica hay que considerar la natural proyección geográfica en dirección noroeste, a través del Atlántico Norte, hasta alcanzar los grandes caladeros de Islandia, Groenlandia y Terranova. Con el dominio de la navegación hacia esas latitudes se configuró un sistema de comercio triangular que había madurado a la altura de los años treinta<sup>178</sup>. Las importaciones de pescado ahumado y salado procedentes del ámbito británico jugaron desde los siglos tardíos medievales un

---

<sup>174</sup> Alloza Aparicio, 2005: 228.

<sup>175</sup> Wallerstein, 2017: 296, 302.

<sup>176</sup> Domínguez Ortiz, 1963: 72-73, 94, 102.

<sup>177</sup> Zabala Uriarte, 2003: 134-135.

<sup>178</sup> Grafe, 2003: 4-7.

papel decisivo en la alimentación de la red urbana cantábrica. Entre los principales puertos que importaban este tipo de comestibles encontramos San Sebastián, Bilbao, el entorno de Cuatro Villas y La Coruña, donde el bacalao se encontraba sometido a una demanda muy amplia, especialmente durante el tiempo de la vigilia cuaresmal<sup>179</sup>.

Las importaciones de bacalao y eglefino en el puerto de Bilbao registraron un sensible incremento en 1630-1650; si a inicio de los años veinte las importaciones de pescado representaban un 20-35% sobre el montante total, para el período que nos ocupa habían alcanzado un 35-63%, directamente importados de los asentamientos pesqueros de Massachusetts y otras zonas de Nueva Inglaterra y Terranova. Dentro de las importaciones de pescado, los envíos de ahumados provenientes de los caladeros de Nueva Inglaterra a Bilbao crecieron de 8.000 quintales en 1632 a los 15.000 e incluso los 22.000 quintales de comienzos de los cuarenta<sup>180</sup>. Los pescadores de Devon, Cornwall y Dorset, que prosiguieron con sus faenas en los caladeros de Terranova, gozaron de una gran prosperidad en los años treinta; en esa década unos 300 pesqueros —y puede que hasta unos 500— navegaban anualmente desde las pequeñas villas portuarias del suroeste de Inglaterra<sup>181</sup>. A partir de la segunda mitad de los años treinta se asistió a un crecimiento de la capacidad de desplazamiento de los barcos mercantes, hasta las 130-150 toneladas, y de la frecuencia de sus visitas a la ría de Nervión. Los nombres de muchos de esos bajeles ya de por sí evocaban los horizontes españoles: *The Biscay Merchant*, *The Madrid Merchant*, *The George*, *The Solomon of London*, etc. En 1635 fondeaban dos y aún tres veces en el puerto de Bilbao, así como entre 1631 y 1640 la renta de las averías de dicho puerto había aumentado en un 45%. Entre 1636 y 1640 las autoridades portuarias de Bilbao concedieron 149 permisos de entrada a naos mercantes, de las que 131 izaban el pabellón inglés<sup>182</sup>.

Por lo que respecta la principal fuente de ingresos de la economía castellana, se sustentaba en las exportaciones de lana a los centros manufactureros de la Europa noratlántica, como había funcionado durante siglos. Una vez más hemos de considerar la preeminencia de las villas portuarias cantábricas y vascas, en concreto las de San Sebastián (inclusive el puerto de Pasajes), Bilbao, Deva, Laredo y Santander, en el embarque y salida de los fardos de lana con destino a los puertos ingleses, bretones, normandos y flamencos<sup>183</sup>. Si se computan todos los puertos

---

<sup>179</sup> BL Add MS 13998, Copia del memorial que la Provincia de Guipúzcoa dio a SM en 1644 por mano de don Juan Hurtado de Mendoza, fol. 162v; Zahedieh, 2010: 190-192.

<sup>180</sup> En las décadas de los años treinta y cuarenta sitúa Regina Grafe la consolidación de un comercio triangular en el Atlántico Norte basado en el comercio del bacalao. Grafe, 2003: 14-17, 21.

<sup>181</sup> Davis, 1962: 10-11. De estas importaciones de pescado ha subrayado Zabala Uriarte el carácter descentralizado de las mismas, que se repartían entre las villas costeras del litoral meridional inglés, siendo el único sector en el que el puerto de Londres no jugó un papel siquiera mínimamente relevante. Zabala Uriarte, 2003: 162.

<sup>182</sup> Taylor, 1972: 259; Alloza Aparicio, 2015: 135.

<sup>183</sup> Zabala Uriarte, 2003: 153-154.

de la Corona de Castilla, no solo los de la vertiente cantábrica, comprobamos que en el transcurso de la década de los treinta, ya concluida la guerra con los ingleses, las exportaciones a Inglaterra comportaron un promedio anual de 257.000 arrobas<sup>184</sup>. De manera simultánea, la actividad comercial inglesa en el exterior atravesaba por un período transitorio, de reorientación, en el que los mercados tradicionales del norte europeo entraban en decadencia a la vez que se incrementaban los intercambios con el Mediterráneo y el Próximo Oriente<sup>185</sup>.

Fue en los veinte años que siguieron al tratado de Madrid de 1630 cuando se apuntaló el expansivo mercado que representaba la Europa mediterránea para la producción inglesa de paños, en la cual los tejidos de lana gozaban de una preponderancia abrumadora. Hacia 1640 se contaban hasta 440 mercaderes ingleses que exportaban sus *new draperies* a la Península Ibérica a cambio de las ya mencionadas materias primas y frutos de la tierra. Y así como iban incrementado su presencia en el comercio peninsular, comenzaron también a introducirse en el sistema crediticio de la Monarquía Hispánica como factores y asentistas<sup>186</sup>. Por entonces, las exportaciones de las ligeras y suaves *new draperies* al mercado español funcionaban tan bien que los réditos generados por estas transacciones prácticamente igualaban a los de las más costosas y gruesas viejas pañerías —*old draperies*— que se exportaban a los mercados de Alemania y Europa Oriental, y por si fuera poco, con un margen de beneficios mayor gracias a sus reducidos costes en materiales y mano de obra. El valor de estas exportaciones en los puertos atlánticos españoles, sin embargo, nos sugiere una aparente estabilidad; de 74.689 libras en 1619 a 77.440 libras en 1641, lo que ha llevado a historiadores como Robert Brenner a considerar que el punto de saturación se alcanzó con precocidad<sup>187</sup>. En el arranque de los años cuarenta el comercio exterior inglés vivía un auténtico momento dorado.

Inglaterra, con una cuota de mercado del 64,32%, fue el principal destino de las exportaciones laneras de Bilbao, con el puerto de Londres como lugar de llegada más importante, seguido de Dover a mucha distancia y, a partir de 1635, también de Plymouth<sup>188</sup>. El volumen de las exportaciones de lana desde Bilbao no hizo sino crecer el triple y aún el cuádruple en los años treinta y cuarenta, a pesar de la agitación que afectaba a las dos monarquías, para estabilizarse en unas 1.000 toneladas anuales<sup>189</sup>. Entre 1634 y 1653 casi el 50% de la estiba de la lana se efectuaba en Bilbao. El auge bilbaíno contrasta con el declinar de los puertos de Santander,

---

<sup>184</sup> Phillips, 1982: 776, 784-785.

<sup>185</sup> Brenner, 2011 [1993]: 50.

<sup>186</sup> Alloza Aparicio, 2008: 1.660.

<sup>187</sup> Taylor, 1972: 237; Brenner, 2011 [1993]: 46.

<sup>188</sup> Zabala Uriarte, 2003: 156.

<sup>189</sup> Grafe, 2003: 9-10.

Laredo, Deva y San Sebastián, este último amenazado en 1638 por los ejércitos franceses, lo que a constituía un factor de riesgo para la actividad comercial en el litoral guipuzcoano. En San Sebastián se embarcaron 3.895 sacas entre 1645-1649, cantidad que disminuyó hasta 2.598 sacas para el lustro de 1650-1654; Santander, por su parte, comenzó su declive como puerto exportador de lanas a partir de 1644, debido a sus problemas de abastecimiento, y en 1657 no registraría ningún embarque<sup>190</sup>.

No obstante, un especialista en el comercio inglés del siglo XVII como Brenner duda de la importancia de España para determinadas firmas mercantiles inglesas, como la célebre *Company of Merchant Adventurers of London* (en adelante, CMAL), una compañía privilegiada que se había especializado en la exportación de telas a los mercados de la Europa septentrional, por lo que solo operaba marginalmente con la Península Ibérica. Este historiador, en cambio, sí le confiere mayor significación a Italia como mercado para las exportaciones inglesas de *new draperies*<sup>191</sup>. En cualquier caso, que se registró una expansión de las transacciones con España parece fuera de dudas, y baste con observar los ingresos del *Royal Treasury*, tan dependiente de los beneficios aduaneros, en impuestos sobre dichas transacciones, que en tiempos del rey Carlos I alcanzaron un valor promedio de 78.000 libras frente a las 71.000 libras que representaban los intercambios con el resto de Levante. Es decir, el mercado español aglutinaba algo más del 50% de las ganancias que cosechaba el comercio inglés con el Mediterráneo, que para 1642 reportó unos beneficios de 200.000 libras<sup>192</sup>.

Además de las relaciones comerciales, en la íntegra comprensión de las relaciones anglo-española del período 1630-1654 ha de considerarse el conocido como *English Road*, también llamado Camino Inglés, de vital trascendencia, dados los intereses geopolíticos que se derivaban de la posición geográfica de Inglaterra. Era una ruta alternativa que le facilitaba a la Monarquía Hispánica el envío de tropas, pertrechos militares, víveres y caudales al frente de Flandes. Suele afirmarse que esta ruta surgió a raíz del tratado anglo-español de 1630, como complemento al mucho más célebre Camino Español, y que se debe al sagaz embajador Francis Cottington. Según esta teoría, Cottington aprovechó el interés de los españoles por servirse de Inglaterra a guisa de trampolín para sus consignaciones de plata a Flandes. Así, extrajo de la firma del tratado una condición mediante la cual una parte del metal precioso se desembarcaba en el *entrepôt* de Dover, desde donde era enviado a la *Royal Mint* londinense para su acuñación y, acto

---

<sup>190</sup> Zabala Uriarte, 2003: 154-155; Taylor, 1972: 258.

<sup>191</sup> Brenner, 2011 [1993]: 47.

<sup>192</sup> Valladares Ramírez, 1991: 980-981.

seguido, girarse en compensación letras de cambio a Amberes por las obligaciones a las que se había comprometido la Corona de España a través de sus asentistas<sup>193</sup>.

No obstante, hace tiempo desde que H. Taylor desmintió la supuesta «cláusula Cottington» alegando que esta no aparece recogida en ninguno de los artículos del tratado de 1630, dado que una personalidad tan vanidosa y egoísta como Francis Cottington no habría dejado escapar la oportunidad de airear un logro que lo hubiese acreditado en su carrera política<sup>194</sup>. Como adelanto por la colaboración, se envió un subsidio en plata de 80.000 libras para el monarca inglés, caudal que fue desembarcado en marzo de 1631 en Portland<sup>195</sup>.

Lo que nos incumbe es que el Camino Inglés conllevó la directa participación inglesa en el sistema crediticio español. He aquí la principal razón que explica el interés español en la neutralidad inglesa —y el de los ingleses en no verse envueltos en guerras externas— ya que la alianza militar no parecía posible. De todas formas, para su efecto, los estadistas se sirvieron de capitalizar el recelo inglés hacia sus competidores neerlandeses con el propósito de arreglar acuerdos sobre una amplia base de intereses comunes anglo-españoles. En virtud del tratado de Madrid (arts. VIII y XV), se abría la puerta a esta opción ya que facultaba el libre ingreso en los puertos de ambas monarquías en términos de reciprocidad, aunque limitaba el acceso de los bajeles de guerra a un máximo de seis u ocho:

[...] estar en ellos y volverse con la misma libertad, no solo con navíos mercantiles, sino también con otros navíos suyos armados en guerra, ya sea que la tempestad o la necesidad de separar las naves o de comprar bastimentos los obligue a ello, con tal, que si llegasen voluntariamente, no pasen de seis u ocho los navíos, ni se detengan o permanezcan en los puertos ni cerca de ellos más tiempo del que hubieren menester para su reparo y provisión de otras cosas necesarias [...] pero cuando llegare a ser mayor el número de los navíos de guerra, no puedan entrar sin haber dado cuenta al rey<sup>196</sup>...

Lo cual revistió una significativa importancia por las futuras consecuencias que acarreó, en especial a partir de los años cuarenta, cuando las costas peninsulares se convirtiesen en escenario involuntario de las operaciones marítimas de la guerra civil inglesa. De entrada, sirvió como apoyatura para un esquema de alianza anglo-española que contrarrestase la cooperación franco-neerlandesa. Desde agosto de 1634 se bosquejaba la posibilidad de que las escuadras inglesas y españolas colaborasen en la travesía marítima España-Flandes, lo que contemplaba un compromiso de asistencia militar mutua en caso de que cualquiera de las dos partes se viese

---

<sup>193</sup> Supple, 1959: 125; Alcalá-Zamora, 1975: 132-134; Alloza Aparicio, 2015: 133-134.

<sup>194</sup> Taylor, 1972: 240-241.

<sup>195</sup> CSPD 1629-1631, Capt. Richard Plumleigh to Nicholas, *The Convertive*, 5/3/1631.

<sup>196</sup> Abreu y Bertodano (ed.), 1745, Felipe IV, II: 217-218, 223-224.

atacada en sus aguas territoriales. Un auxilio extensible a los corsarios flamencos involucrados en la guerra con las Provincias Unidas, siempre y cuando fuesen agredidos por los neerlandeses en aguas inglesas. El plan de alianza cayó en saco roto por las desavenencias en torno al préstamo con el que España sufragaría la colaboración de la escuadra inglesa —compuesta por veinte bajeles de 400 toneladas— encargada de velar por la seguridad de los puertos flamencos. Los 200.000 escudos que ofrecía Madrid no persuadían a Carlos de Inglaterra<sup>197</sup>.

Pero el hecho de que no se lograra materializar una alianza militar no fue óbice para que ambas potencias se coordinasen y activasen el Camino Inglés, que al fin y al cabo convenía a las dos partes. Además, la directa entrada de Francia en la guerra en 1635 no contribuyó sino a reforzar la mutua necesidad de colaboración entre españoles e ingleses, que tuvo el respaldo de sir Arthur Hopton, a la sazón residente inglés en la corte madrileña. Hopton se encargó de presentarle a los asentistas genoveses, portugueses y alemanes comprometidos con el sistema crediticio de la Monarquía Hispánica las ventajas derivadas de la ruta alternativa a través de Inglaterra y del *entrepôt* de Dover<sup>198</sup>. Como puerto franco —*mart town*— y escala obligada del flujo argentífero dentro del sistema logístico del Camino Inglés, Dover atrajo a una multitud de comerciantes de diversas nacionalidades, inclusive de aquellos reinos en guerra abierta con España, pues se percataron de las ventajas de esta ciudad para proseguir con sus tratos con los españoles. Muchos factores y hombres de negocios que trabajaban para los asentistas de Felipe IV, se establecieron allí por las facilidades que ofrecía el contacto directo con la plata<sup>199</sup>.

Entre quienes se encargaron de gestionar las transacciones del Camino Inglés en Inglaterra observamos toda una pléyade de empresarios, la mayoría de origen flamenco y residentes en Londres, como sir William Courteen, Peter Rycaut, los Fortrey, Massingberd (agente de la EIC), John de la Barr y Benjamin Wright, por citar a solo algunos, que aprovecharon la oportunidad que presentaba este flujo de caudal líquido para acrecentar sus negocios<sup>200</sup>. Junto a estos empresarios, el propio rey Carlos I terminó por convertirse en uno de los principales interesados y valedores del Camino Inglés, en tanto que permitió a la corte estuardiana su introducción en el sistema crediticio de la Monarquía Hispánica a la vez que percibía generosas comisiones en porcentajes de la plata que fluía hacia Dover<sup>201</sup>.

La entrada de Francia en la guerra amenazó la viabilidad de la ruta marítima a través del Canal, demasiado próxima a la costa atlántica francesa. Durante el segundo quinquenio de los

---

<sup>197</sup> Alcalá-Zamora, 1975: 350-352.

<sup>198</sup> Taylor, 1972: 243.

<sup>199</sup> Alloza Aparicio, 2015: 134.

<sup>200</sup> Taylor, 1972: 243; Gómez Mesas, 2020: 266-267.

<sup>201</sup> Stradling, 1983: 151-152.

años treinta no fue sino en aumento la dependencia española de Inglaterra para el transporte de suministros a Flandes, de lo que se valieron los ingleses como un instrumento de presión con el que arrancarles a los españoles ciertas concesiones comerciales. En agosto de 1635 se le entregaron instrucciones a Lord Aston para que negociase la cesión de la titularidad del Palatinado, una de las principales reivindicaciones del rey inglés<sup>202</sup>. El conde-duque de Olivares, no obstante, solo podía ofrecer la titularidad del Bajo Palatinado sin contrariar a los bávaros y un subsidio de 400.000 ducados a cambio de que el monarca inglés contribuyese con una armada de 12.000 toneladas y 6.000 efectivos<sup>203</sup>. Pero en Londres no creyeron que el conde-duque se aviniese a tales concesiones ni que tuviese potestad para hacerlo, y menos aún iban a correr con el riesgo de verse arrastrados a una guerra con las Provincias Unidas, por lo que en 1638 Lord Aston dejaba España en medio del deterioro de las relaciones bilaterales<sup>204</sup>.

Se optó por un arreglo intermedio que contentase a ambas partes: los navíos ingleses se encargarían de transportar la plata en su singladura a Flandes. Del metal cargado a bordo de estos barcos, se desembarcarían en Dover dos tercios, los cuales serían acuñados en la *Royal Mint* de Londres antes de reexpedirse a Flandes en forma de letras de cambio; por lo que hacía al tercio restante, se procedería a su envío directo a Dunkerque, bajo escolta y libre de derechos. Cualquier bajel que transportase plata bajo contrato podría abrigarse en Dover y recabar la protección de la marina militar inglesa en caso de peligro, bien por tormenta o la por presencia de fuerzas hostiles. En realidad, esta iniciativa ya había sido presentada públicamente en Inglaterra a través del *Privy Seal* en julio de 1632, y si a alguien en particular hay que reconocerle un mérito en su impulso, esa persona es sir Arthur Hopton<sup>205</sup>. Dicho mecanismo, una vez puesto en marcha, funcionó durante la segunda mitad de los años treinta y la década de los cuarenta revelándose de gran servicio para las exangües arcas del monarca inglés.

Con la rendición en 1638 de la plaza de Breisach ante los franceses y la consiguiente obstrucción del Camino Español, se reforzó la importancia estratégica de la ruta inglesa para el envío de socorros a Flandes, que desde entonces se realizó casi íntegramente en bajeles ingleses. La necesidad indujo a que se empleasen navíos de guerra, que eran cargados con la plata y otros suministros en los mismos puertos del poniente andaluz. Estas naves y las fragatas de la Armada de Flandes transportaron 27.000 efectivos entre 1631 y 1639<sup>206</sup>. Se organizaban en compañías

---

<sup>202</sup> CCSP, I, núm. 522: 68.

<sup>203</sup> Alcalá-Zamora, 1975: 351, 357.

<sup>204</sup> Sanz Camañes, 2002: 124-125.

<sup>205</sup> Taylor, 1972: 244.

<sup>206</sup> Wallerstein, 2017: 142. Una referencia obligada acerca de los corredores militares del Camino Español y su sistema logístico, en Parker, 2000: 85-115, 117-142, 163-175; la cifra de efectivos, en *Ibid.*: 113.

de 500 efectivos, a razón de 5 libras por cabeza, que eran trasladados a Flandes a través del Cantábrico, previa escala en La Coruña, para luego poner rumbo a la costa de Cornualles y bordear en dirección SO-NE el litoral meridional inglés hasta llegar a los fondeaderos de Dover y la rada de Las Dunas (traducción incorrecta de The Downs, literalmente «Los Bajíos»). En Dover tenía lugar la parada de rigor para desembarcar el caudal antes de la singladura a Dunkerque<sup>207</sup>. Se le entregaron instrucciones al vicealmirante sir John Pennington para que se encargase de dirigir el dispositivo de escolta en aguas del Canal de la Mancha<sup>208</sup>.

En 1637 unos cuarenta buques mercantes de diversa procedencia, cargados con dinero, municiones, pertrechos y mercancías para el Ejército de Flandes, se reunieron en Las Dunas antes de cruzar el Canal bajo la protección de Pennington, al frente de dos navíos de guerra del rey inglés. Huelga señalar que este proceder disgustaba enormemente tanto a los franceses como a los neerlandeses, quienes condenaban estas maniobras de la *Royal Navy* al interpretarlas como un signo de abierta hostilidad en su contra. Ello concitó entre los ministros del rey inglés el temor a una expedición de castigo por parte de sus poderosos vecinos, sentimiento que se mostró más fuerte que la proclividad favorable a España que dominaba en la corte inglesa por entonces. Cárdenas mantuvo una audiencia en privado con Carlos I en la que le sugirió la posibilidad de ceder el Palatinado a cambio de una alianza defensiva-ofensiva, pero la corte londinense no se arriesgaría a una guerra de desfavorable signo contra las Provincias Unidas y Francia. Volvería a intentarlo al año siguiente, esperando que la rebelión *covenanter* en Escocia indujera a los estadistas ingleses a ceder, pero el subsidio anual de más de medio millón de escudos exigido por Carlos era excesivo como para cerrar ningún acuerdo<sup>209</sup>.

La propia debilidad coyuntural por la que atravesaba Inglaterra imponía una línea roja, que obedecía a no involucrarse a favor de España hasta el punto de poner en peligro la apreciada neutralidad, puesto que el país no se encontraba para veleidades en el exterior. Las quejas de los neerlandeses por la ayuda logística que las armadas del rey inglés brindaban a los españoles para transportar sus tropas y suministros militares a Flandes no hicieron sino intensificarse hasta el verano de 1639. Como respuesta, el rey Carlos I ordenó a Pennington que actuase en consecuencia ante cualquier movimiento hostil por parte de los neerlandeses<sup>210</sup>.

Sin embargo, Pennington iba de farol. Así quedó de manifiesto el 21 de octubre de 1639, en el transcurso de la batalla de Las Dunas, donde la escuadra inglesa a las órdenes de ese

---

<sup>207</sup> CSPV 1632-1636, 23/561, Giovanni Giustinian to the Doge, Madrid, 29/10/1635.

<sup>208</sup> BL Add MS 11045, Lord Seudamore's Newletters, fols. 29, 32, 38-42; TNA SP 94/41/57-58;

<sup>209</sup> CSPV 1636-1639, 24/221, Anzolo Correr to the Doge, London, 15/5/1637; Stradling, 1983: 152.

<sup>210</sup> CCSP, I, núm. 1.283: 182-183.

oficial, compuesta de 30 naves, adoleció de una actitud vacilante cuando no negligente que traslucía el miedo al poder marítimo neerlandés. Pennington ni siquiera hizo valer la soberanía inglesa sobre sus propias aguas, lo que se tradujo en un serio menoscabo de la reputación del monarca inglés<sup>211</sup>. Por lo demás, el desenlace de Las Dunas es de sobra conocido; supuso la práctica aniquilación de la formación de Oquendo ante la escuadra del almirante Tromp. Se ha escrito largo y tendido en torno a la batalla de Las Dunas de 1639 y su trascendencia para el devenir de España como potencia naval, sin que falten los parangones con el más conocido choque de Trafalgar, también un 21 de octubre, pero de 1805. La derrota de Las Dunas exigió un replanteamiento de las relaciones con Inglaterra en términos de una mayor dependencia<sup>212</sup>.

Hubo algunos ministros del Rey Católico en Bruselas que incluso llegaron a sugerir en noviembre de 1639 la puesta en marcha de una invasión conjunta anglo-española en forma de pinza contra Francia. Aunque no por ello los españoles aceptarían las condiciones inglesas a cualquier precio. Se negaron a desembolsar el subsidio de 150.000 libras que pedía Londres por la protección de la ruta marítima a Flandes, al menos hasta que la afrenta de Las Dunas no hubiese sido satisfecha. De lo contrario, el conde-duque, amenazaba con confiscar las embarcaciones inglesas surtas en los puertos españoles<sup>213</sup>. En Londres, conscientes del daño que esta actitud podía ocasionar en las relaciones con España, no se demoraron en guardar las formas y remitir sus condolencias a Felipe IV por el desenlace de la batalla<sup>214</sup>.

La derrota de Las Dunas, junto a la pérdida de Breisach, comportó un decisivo cambio de signo para las capacidades logísticas de España y trajo consigo una alteración en los objetivos estratégicos. Asimismo, hubo que revisar los términos en los que se proseguiría la cooperación con Inglaterra, habida cuenta de su espantada durante el encuentro militar. Esto condujo a la mayor brecha en la diplomacia anglo-española desde la guerra formal de 1625-1630<sup>215</sup>. Por supuesto, el fracaso de 1639 en el sistema de cooperación logística con Inglaterra no explica por sí solo el estallido de la futura guerra anglo-española de 1655 —lo que sería inverosímil—, pero sí contribuyó a la ambigüedad que en lo sucesivo mostraría la corte española ante los problemas domésticos de las Islas Británicas, así como la adversa correlación de fuerzas en el Atlántico y el bosquejo de una nueva estrategia.

En general, podemos afirmar que la Corona adoptó una actitud prudente en sus tratos con Londres, que intentó proseguir, pero guardándose de que los desmanes que a la sazón se

---

<sup>211</sup> *Ibid.*, núms. 1.313-1.314: 187; Alcalá-Zamora, 1975: 446-447.

<sup>212</sup> AHN Est lib. 722, Papeles diversos sobre el reino de Inglaterra, años 1639-1640.

<sup>213</sup> CCSP, I, núm. 1.299: 185; núm. 1.313: 187; núms. 1.320-1.321: 188.

<sup>214</sup> AGS Est leg. 2521, Condolencias a Felipe IV, Madrid, 26/11/1639; CCSP, I, núms. 1.322-1.324: 189.

<sup>215</sup> AGS Est leg. 8341, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 26/11/1639, fols. 149r-151v.

registraban en las Islas Británicas se hiciesen sentir lo menos posible. Respondía al temor a que los rumores de los problemas domésticos británicos soliviasen los caldeados ánimos que se respiraban dentro de la Península y que desembocaron en los ya mencionados episodios revolucionarios de 1640. Sin embargo, que se publicase poca literatura acerca de lo que sucedía al otro lado del Canal de la Mancha no quiere decir que la corte no fuese una de las mejor informadas, gracias a la labor del embajador Alonso de Cárdenas<sup>216</sup>.

Por entonces, en marzo de 1640, todavía con el desastre de Las Dunas muy fresco, la corte española envió a Londres a dos agentes extraordinarios, Virgilio Malvezzi y el marqués de la Velada, quienes tendrían que unirse a don Alonso de Cárdenas en un intento desesperado por ajustar con el conde de Strafford una alianza contra las Provincias Unidas<sup>217</sup>. Malvezzi mantuvo una audiencia en privado con Carlos I, a quien le expuso un proyecto de alianza marítima que contemplase el apresto de una escuadra conjunta de veinte navíos de guerra para patrullar el Canal de la Mancha. Inglaterra no solo se obligaría a garantizar la seguridad del cruce de tropas españolas y pertrechos militares a Flandes —recién habían desembarcado en Las Dunas 3.000 efectivos procedentes de La Coruña que esperaban pasar a Dunkerque—, sino también a patrullar el litoral flamenco y a expulsar a los neerlandeses de Brasil. Se trataba de arrancarle al rey de Inglaterra el compromiso de romper hostilidades con los neerlandeses con carácter inmediato, algo de lo que Malvezzi no albergaba esperanzas. España contribuiría al esfuerzo de guerra inglés contra los *covenanters* escoceses mediante un servicio de 400.000 libras, el equivalente a 1.200.000 escudos (la mitad a entregar directamente en la propia Inglaterra), además de un subsidio mensual que sufragase la inversión militar, y lo más tentador: la navegación a las Indias Occidentales<sup>218</sup>.

Sin embargo, todo quedó reducido a un mero proyecto de alianza que no fructificó ni pudo materializarse. Malvezzi y Velada abandonaron con presteza Londres en un clima de mutua desconfianza. Además, las promesas españolas también habían perdido su efectividad en la corte inglesa, a la que cada vez le resultaba menos atractiva la perspectiva de aliarse con España. Mientras tuvieron lugar estas conversaciones, saltaron las noticias de la rebelión de Cataluña, a

---

<sup>216</sup> AGS Est leg. 2522, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 23/10/1643; Consulta del Consejo de Estado sobre los avisos de Cárdenas acerca del estado de las cosas en Inglaterra y la firmeza del Parlamento de proseguir la guerra, Madrid, 24/11/1643; Alloza Aparicio, 2017: 349.

<sup>217</sup> Poco antes, en febrero, Cárdenas y Strafford ya se habían visto en privado en la morada de este último. AHN Est lib, 722, Embajada del marqués Virgilio de Malvezzi a Inglaterra, 3/4/1640; CSPV 1640-1642, 25/61, Alvise Contarini to the Doge and Senate, Madrid, 5/5/1640; Elliott, 1981: 165-181.

<sup>218</sup> TNA SP 94/42/24-25, 89; CSPV 1640-1642, 25/64, Giovanni Giustinian to the Doge and Senate, London, 11/5/1640; Alloza Aparicio, 2015: 47-50.

las que pronto se sumaría Portugal. Los síntomas de la debilidad interna de España ya no podían ser ocultados por mucho que Velada y Malvezzi trataran de restarle peso, sin que sus intentos por tranquilizar a sus interlocutores ingleses fuesen convincentes<sup>219</sup>.

Los informes y misivas que en el verano de 1640 y muy especialmente a partir de enero de 1641, con la rebelión portuguesa en marcha, el embajador inglés sir Arthur Hopton enviaba desde Madrid a la corte londinense iban adquiriendo un tono cada vez más lúgubre y pesimista de la situación interna por la que atravesaba España en aquellos aciagos años, que reflejaban una grandeza pronta a expirar<sup>220</sup>. Tal se percibía así, que ese mismo año en Londres se recibió al enviado de la corte bragancista en calidad de embajador, quien defendió ante el rey inglés los derechos de Juan IV a la Corona<sup>221</sup>. Para la corte inglesa, en apuros por culpa de los reveses militares ante los *covenanters* y de los problemas hacendísticos, era fundamental contar con apoyos fuertes en el exterior. Y España ya no ofrecía tales garantías de seguridad y fortaleza que demandaba la asediada Corona de Inglaterra.

Los conflictos internos que sufrieron España y las Islas Británicas en los años cuarenta pueden explicar el creciente desinterés en cuanto a las mutuas relaciones diplomáticas a partir del verano de 1642. En dicho contexto la corte inglesa se encontraba en tales apuros, que la única esperanza que le quedaba a Carlos I para revertir la tensión social a su favor pasaba por la ayuda externa de aliados fuertes y fiables. Puede observarse un cambio en la actitud del rey inglés hacia el español, más desdeñosa; nuevas tensiones afloraron cuando Carlos I reclamó a la corte española la devolución de un préstamo de 100.000 libras de oro, con sus intereses, junto con la ya vieja reivindicación del Palatinado. Carlos I comprendió que ni de don Alonso de Cárdenas ni del mismísimo Felipe IV podía esperar ningún tipo de auxilio; hasta el propio embajador español albergaba dudas de las posibilidades de supervivencia que le quedaban al rey inglés. Acaso por eso este viró su mirada a otras potencias, en concreto a las Provincias Unidas y al Portugal de los Braganza, para forjar una alianza con ellos<sup>222</sup>.

Como era de esperar, semejantes gestos causaron un gran desagrado en Madrid y socavaron las relaciones entre las dos coronas. Por su parte, el rey español exigió a los mercaderes ingleses fianzas y certificados de que se dirigían directamente a los puertos de Inglaterra sin

---

<sup>219</sup> CSPV 1640-1642, 25/86, Giovanni Giustinian to the Doge and Senate, London, 27/7/1640; Gil Pujol, 1996: 90.

<sup>220</sup> TNA SP 94/42/3-6, 9-10, 13-23, 26-33, 98-109, 130-145; AHN Est lib. 722, Copia de carta del residente de Inglaterra a Hopton, Londres, 16/9/1640; CCSP, I, núm. 1.390: 199; CSPV 1642-1643, 26/86, Zuanne Zon to the Doge and Senate, the Hague, 7/7/1642; Sanz Camaño, 2002: 152, 159; Parker, 2006: 102, 105.

<sup>221</sup> TNA SP 89/4/14, The Portuguese Ambassadors to Mr. Treasurer, Exeter, 6/3/1641; 89/4/16, Antonio de Sousa de Macedo to Charles I, London, 12/3/1641.

<sup>222</sup> TNA SP 89/4/12, Letter of credence for his ambassadors, Dom Antão de Almada and Dr. Francisco de Andrade Leitão, with full powers to negotiate a treaty, Lisbon, 22/1/1641; Sanz Camaño, 2002: 160-161, 170; 2012: 354.

hacer escala previa en Portugal; de lo contrario, se vulneraría el tratado de 1630 de no comerciar con enemigos ni rebeldes y hasta daría motivos para romper con Inglaterra<sup>223</sup>. En las decisiones del rey inglés cabe percibir un viraje adverso para las futuras relaciones con la Monarquía Católica, pero también el trasunto del fracaso de las reformas que en las décadas anteriores había intentado implementar el conde-duque para conjurar el fantasma de la decadencia y pérdida de reputación de España, aun cobrándose como tributo la salud económica de la misma. En los últimos momentos de desesperación el conde-duque de Olivares, sabedor de los riesgos que implicaría una victoria absoluta de los parlamentarios, muchos de los cuales eran puritanos de férreos sentimientos antiespañoles, tentó a Carlos I con un servicio de 200.000 escudos, en el caso de que pudiese reunir semejante cantidad, lo que no se materializó<sup>224</sup>.

A pesar del tono bronco y agresivo que comenzaba a adquirir el lenguaje político, persistían los negocios de los comerciantes ingleses con la Península Ibérica, una razón de peso que justificaba el mantenimiento de un canal de comunicación entre Madrid y Londres. Por ambas partes se negociaban privilegios que garantizaran una posición ventajosa y un mejor trato a sus mercaderes en los negocios que conducían en cada reino. En términos generales, las condiciones de comercio con el mercado español habían mejorado más que notablemente para los mercaderes ingleses desde 1630, lo que en parte se explicaba por las ventajas y prebendas que otorgaba la corte de Madrid, tan necesitada de liquidez, a cambio de subsidios o servicios de similar índole. En virtud de las cédulas dadas en Zaragoza y Valencia en los días 19 de marzo y 9 de noviembre de 1645, respectivamente, la Corona concedía nuevos privilegios comerciales y exenciones —que se unían a los ya reconocidos en el tratado de 1630— a la nación inglesa radicada en Sevilla y otros puertos andaluces, como Sanlúcar, Cádiz y Málaga, a cambio de que abonasen un servicio de 2.500 ducados de plata (los primeros 1.000 al inicio y los 1.500 restantes en abril), aunque la suma finalmente se elevó hasta los 4.000 ducados<sup>225</sup>.

Incluso la buena marcha del comercio anglo-español encontró cada vez más trabas en su camino, conforme avanzaba la década. En 1642 el embajador inglés elevó una queja formal porque tuvo noticias de que los mercaderes ingleses habían sufrido agravios a manos de don Diego de Isasi, gobernador de Guipúzcoa<sup>226</sup>. Cuando todavía fungía como secretario de estado, Windebank le participó a Felipe IV las quejas formales que los mercaderes ingleses habían

---

<sup>223</sup> AGS Est leg. 2523, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 19/3/1646.

<sup>224</sup> Alloza Aparicio, 2015: 64.

<sup>225</sup> TNA SP 94/43/3-10, The King of Spain's Privileges granted to the English nation to the merchants residing in Andalusia, 4/10/1649; AHN Est leg. 3367, R.C. de Felipe IV, Valencia, 9/11/1645; Abreu y Bertodano (ed.), 1750, Felipe IV, IV: 575; Prestwich, 1950: 109; Carrasco González, 1997a: 332; 1997b: 24; Alloza Aparicio, 2008: 1.660; 2015: 134; Fernández Nadal, 2017: 337-338.

<sup>226</sup> AGS Est leg. 2522, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 30/8/1642.

elevado ante los Comunes por los impedimentos que encontraban al navegar por los mares estrechos de la Península Ibérica. Estos denunciaban los abusos en forma de embargos y confiscaciones que padecían por parte de las autoridades locales de las ciudades donde se registraba una actividad más intensa, como Bilbao, Sevilla, Sanlúcar, Cádiz, Málaga y Barcelona<sup>227</sup>. Después, la decisión de Carlos I en 1646 de enviar un embajador ordinario a Lisboa para normalizar las relaciones con Juan IV de Braganza fue la gota que colmó el vaso, lo que motivó las primeras restricciones y represalias comerciales contra los ingleses, además del veto a las exportaciones de hierro vasco a Inglaterra<sup>228</sup>.

Al margen de los asuntos de índole comercial, en el envenenamiento de las relaciones diplomáticas entre las coronas de España e Inglaterra mediaron asimismo cuestiones militares esenciales para el mutuo entendimiento que han de ser expuestas. Una de las problemáticas que más contribuyeron a dicha tensión respecta a las levas de reclutas irlandeses para nutrir los ejércitos del rey católico. A la altura de siglo XVII, la isla esmeralda se había convertido en una de las principales canteras de mercenarios que se empleaban al servicio de las grandes monarquías, la española entre ellas, a la que la confesión católica de los irlandeses ofrecía ciertas garantías de lealtad. El propio conde-duque fue propenso al empleo de estos reclutas procedentes de Irlanda. Por lo tanto, ha de comprenderse que en las relaciones con Inglaterra no solo contaban los envíos de suministros estratégicos y tropas a Flandes, sino también el levantamiento de reclutas irlandeses.

Repárese que para una Castilla cuyos recursos demográficos habían sido exprimidos al máximo, las levas de irlandeses representaban una baza irrenunciable para seguir alimentando la insaciable voracidad de la maquinaria militar. No en vano, la corte de Madrid envió en abril de 1640 a Velada y Malvezzi a Londres con el fin de negociar una leva de 10.000 irlandeses, 6.000 de los cuales sería despachado al frente de Flandes. Entre 1636 y 1645 unos 11.000 de estos *gansos salvajes* (*wild geese*) sirvieron en Flandes, mientras que el número de reclutas entregados directamente a España rebasó las 4.300 unidades desde 1641 hasta 1648<sup>229</sup>. En junio de 1641 el embajador Alonso de Cárdenas, con el permiso del rey inglés, ajustó un asiento con diez maestros de campo irlandeses en virtud del cual cada uno se comprometía a levantar 1.000-1.200 hombres para que, organizados en diez tercios —una fuerza total de 10.000-12.000 efectivos—, sirviesen al Rey Católico<sup>230</sup>. El Parlamento de Inglaterra invalidó la leva, por lo que

---

<sup>227</sup> Sanz Camañes, 2002: 168; 2012: 347, 355.

<sup>228</sup> AGS Est leg. 2523, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 12/5/1646; Sanz Camañes, 2002: 360-361.

<sup>229</sup> Stradling, 1983: 135, 168; 1994: 163-169; Sanz Camañes, 2002: 167; 2012: 345; Alloza Aparicio, 2015: 47.

<sup>230</sup> AGS Est leg. 2522, Relación del asiento que se ha hecho con los maestros de campo irlandeses.

apenas 300 soldados irlandeses pudieron alcanzar España<sup>231</sup>. La cuestión irlandesa salpicó personalmente a Cárdenas, quien el 11 de noviembre de 1641 expresó su indignación por escrito al rey Carlos, a quien explicó lo mucho que le había violentado que su correspondencia personal desde Dublín, en la que negociaba la leva de 4.000 mercenarios irlandeses destinados a España, hubiese sido violada con la aquiescencia del Parlamento<sup>232</sup>.

Se extendió por Inglaterra el rumor de la mano española en la sombra tras el estallido de la rebelión católica-gaélica irlandesa de 1641<sup>233</sup>. No cabe duda de que soliviantó aún más a los sectores puritanos de la oposición parlamentaria al rey y dotaron de mayor consistencia a la facción antiespañola, pero no eran meras habladurías, dado que Irlanda concitaba un gran interés para los estadistas españoles, quienes a fines del siglo XVI ya habían advertido la conveniente situación de la isla y de su población católica, con el consiguiente valor estratégico que ambas realidades conllevaban. En el fragor de la guerra interna y con un rey inglés demasiado ocupado con los parlamentarios, la situación era propicia para negociar las levas directamente con los jefes irlandeses, quienes a cambio pedían subsidios de 300.000-400.000 ducados, sin los cuales no podrían sacudirse la tutela inglesa, según alegaban. A comienzos de 1645, se progresó en los tratos con O'Neill para el envío a España de hasta 2.000 irlandeses, de los cuales un millar ya había llegado a la Península Ibérica<sup>234</sup>.

Pese al elevado importe de tales sumas, habida cuenta del maltrecho estado de la Real Hacienda, los negocios de levas en Irlanda prosiguieron durante los años cuarenta y cincuenta. Todavía en el período de 1649-1654, tan tardío y con Irlanda sometida a una política de reordenamiento social, se siguió negociando con varios maestros de campo, como Cristóbal de Mayo, Thomas Plunquet o Jacques Legouerneur, para levantar miles de reclutas irlandeses<sup>235</sup>. Las negociaciones que España mantuvo durante esos años con los irlandeses católicos supusieron un motivo más de desconfianza que jugaría en contra de las futuras relaciones con el régimen de la República de Inglaterra.

Por lo que hace a la navegación comercial y militar, que es de mayor incumbencia para nuestro trabajo, la situación tampoco se vio libre de tensiones como consecuencia de una serie de incidentes marítimos que contribuyeron a echar más leña al fuego. Los ingleses prendieron

---

<sup>231</sup> Sanz Camañes, 2012: 356-358.

<sup>232</sup> TNA SP 94/42/242-245.

<sup>233</sup> BNE Mss. 8687, fol. 4r.

<sup>234</sup> AGS Est leg. 2522, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 22/12/1643; leg. 2523, Informe de la Junta de las levas de Irlanda, Madrid, 19/2/1645; Sanz Camañes, 2002: 170-171.

<sup>235</sup> AGS Est leg. 2524, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 13/1/1649; leg. 2528, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 15/2/1652; Carta de Jerónimo de la Torre a Felipe IV, Madrid, 27/2/1652; Memorial de las cartas que se han de dar al coronel Thomas Plunquet y el capitán Jacques Legouerneur para facilitar la leva de 3.000 irlandeses, Madrid, 13/3/1652; leg. 2529, Consulta de la Junta de Guerra, Madrid, 24/1/1654.

y condujeron a Inglaterra un barco de bandera irlandesa del que se sospechaba que llevaba provisiones militares para los rebeldes de Kilkenny. Más grave fue el incidente que se registró en el Canal de la Mancha. Un convoy de doce bajeles, que recién había zarpado del apostadero de Las Dunas para transportar caudales y pertrechos a Dunkerque, fue capturado por la escuadra de Tromp sin que los navíos de guerra ingleses hiciesen nada por evitarlo, pese a que en teoría iban como escolta. Los neerlandeses condujeron a Zelanda el convoy apresado, mientras que los ingleses se limitaron a protestar y confiscar cinco mercantes neerlandeses fondeados en Inglaterra, a la espera de solucionar el incidente diplomático con La Haya<sup>236</sup>.

A pesar de que la diplomacia española optó por la estricta neutralidad con respecto al conflicto doméstico inglés, a la corte de Madrid le era imposible sustraerse a los altercados que se desarrollaban en sus aguas jurisdiccionales. Durante los meses de primavera y verano de 1644 se registró en los puertos de La Coruña, Sanlúcar, Cádiz y Málaga la presencia de navíos de guerra pertenecientes a ambos bandos del conflicto civil inglés. En el caso de La Coruña, según informó el marqués de Tavera, se evitó que unos bajeles realistas capturasen unas embarcaciones parlamentarias surtas en dicho puerto<sup>237</sup>. Para la corte española existía una fácil justificación: en tanto su neutralidad y a fuer de la cláusula octava del tratado de 1630, no podía vetar el ingreso en sus puertos a navíos de naciones con la que estaba en paz, de igual modo que tampoco podía permitir hostilidades en los puertos de su jurisdicción. Asimismo, recordaba a la corte estuardiana que Inglaterra se había avenido a entrar en negocios con los neerlandeses y portugueses, sin importar que estos fuesen enemigos declarados de la Monarquía Católica.

Al año siguiente, lo que hizo saltar las alarmas fue la iniciativa del gabinete de Carlos I de fletar quince fragatas corsarias en el puerto de Dunkerque para hostigar el comercio marítimo del Parlamento<sup>238</sup>. Los primeros prendimientos de mercantes no se hicieron esperar y, en pocos meses, los avisos a Londres por esta clase de incidentes adquirieron tal frecuencia que inquietaron a las autoridades parlamentarias<sup>239</sup>. Las quejas arribaban a la puerta de la morada del embajador Cárdenas, a quien los comisarios del Parlamento le instaban para que tomase cartas en el asunto de inmediato, al mismo tiempo que Westminster enviaba a un agente a Flandes con instrucciones de arreglar una solución con el marqués de Castel Rodrigo. Entretanto, la inseguridad que acusaba la navegación por el Canal de la Mancha impelió al Consejo de Estado a

---

<sup>236</sup> Sanz Camañes, 2002: 162; 2012: 356.

<sup>237</sup> AGS Est leg. 2522, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 18/6/1644. Para el incidente de La Coruña, véase también Sanz Camañes, 2012: 359.

<sup>238</sup> AGS Est leg. 2523, Relación de las fragatas de guerra de esta villa de Dunkerque que navegan por la Majestad de la Gran Bretaña y tienen su residencia ordinaria en Ostende.

<sup>239</sup> AGS Est leg. 2523, Cárdenas a Felipe IV, Londres, 30/7/1645; *AOI*, May 1645: 682; *LJ*, VII, 361-362.

desestimar dicha ruta para sus envíos de plata a Flandes<sup>240</sup>. En torno a una veintena de navíos mercantes se hallaban surtos en los puertos andaluces, de Cádiz a Málaga, sobre los que pesaba la amenaza del embargo y la represalia en el caso de romperse las relaciones. Solo el hacer de Cárdenas, quien entregó una carta de recomendación acorde a los intereses de la Cámara de los Comunes y del Parlamento evitó la posible ruptura<sup>241</sup>.

A todas luces, el incidente marítimo de mayor repercusión fue la captura del navío *Santa Clara* por el Parlamento en 1642, que lo mantendría en su poder hasta 1655, el mismo año de la ruptura con España. El asunto se complica por las diferentes versiones existentes, una inglesa y otra española, que se contradicen y ofrecen datos confusos. El maestre y capitán del navío, Bennedict Stafford, que se encontraba en Sanlúcar con su bajel, se comprometió en mayo de 1640 a fletar los bienes de unos mercaderes de Sevilla por un período de quince meses para navegar a Santo Domingo, donde se efectuaría la descarga, y regresar a Sanlúcar<sup>242</sup>.

El barco se hizo a la vela en septiembre de 1640, habiendo zarpado de Cádiz en conserva con la Real Armada de la Guarda. A partir de aquí el asunto se complica por las diferentes versiones. La versión inglesa sostiene que las autoridades de Santo Domingo retuvieron esa embarcación durante doce meses y se negaron a expedirle ningún certificado, lo que despertó las quejas de Stafford en septiembre de 1641. Comprendiendo que se le estaba reteniendo deliberadamente allí, y al comprobar que las maderas del *Santa Clara* presentaban signos evidentes de pudrición, horadadas por los gusanos, el 7 de julio de 1642 Stafford cortó los cables del navío y zarpó hacia Inglaterra con su tripulación. Se les unieron cinco marineros españoles que declararon llevar a bordo del *Santa Clara* cierta carga de cochinilla, monedas y barras de plata. Al carecer del certificado necesario, Stafford optó evitar España y conducir el navío directamente al puerto de Southampton, bajo dominio del Parlamento, donde puso a la venta el cargamento<sup>243</sup>. Los informes españoles, sin embargo, apuntan a que el navío *Santa Clara* fue capturado en 1642, durante la travesía de regreso de La Española, por el capitán inglés Bennedict Stafford, quien lo condujo al puerto de Southampton, bajo dominio parlamentario, donde vendió su cargamento de 2.000 barras de oro y plata (226.000 pesos), tabaco, azúcar, veintidós cajas de cochinilla y otros frutos americanos, todo valorado en unos 252.000 pesos, sin contar los bienes que iban por alto, con lo que se esperaba contribuir a la causa del Parlamento<sup>244</sup>.

---

<sup>240</sup> AGS Est leg. 2523, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 22/9/1645.

<sup>241</sup> Sanz Camañes, 2002: 360; Alloza Aparicio, 2015: 70-71

<sup>242</sup> Los nombres de estos mercaderes aparecen escritos la mayoría de las veces en inglés y solo en algunas ocasiones en castellano, aunque deformados: John Desespedes (se sobreentiende que es “de Céspedes”), Richard Sweet, el patrón Francis Allicant y el sobrecargo ¿John de Nájera? (el nombre no se distingue bien).

<sup>243</sup> TNA SP 16/496/6-7, Actions touching his report, February, 1643.

<sup>244</sup> AGS Est leg. 2522, Consejo, sobre la urca *Santa Clara*, Madrid, 27/3/1644; leg. 2523, Madrid, 18/5/1646.

Los enredos surgieron, según las fuentes inglesas, a raíz de la inspección y custodia a la que la autoridad portuaria de Southampton sometió el cargamento del *Santa Clara* para cerciorarse de la legitimidad de las reclamaciones de los cinco marineros españoles, quienes aseguraban que parte de la carga de plata y de la cochinilla les pertenecía, a lo que se sumaron las reclamaciones de Cárdenas sobre los derechos del monarca español a una parte de la plata americana embarcada y su intercesión a favor de los marineros. Enfrente, los intereses particulares de Stafford y de la tripulación inglesa, quienes aseguraban la inexistencia de pruebas que fundasen las peticiones de los españoles, así como mediaron los propios intereses del Parlamento. Por parte inglesa se acusó a Cárdenas de parcialidad por posicionarse sin orden explícita alguna a favor de los mercaderes en un negocio privado<sup>245</sup>.

Desde el lado inglés rechazaban la satisfacción que demandaban los mercaderes españoles. Así fue cómo un incidente de apariencia nimia originó un pleito que involucró a las más altas instancias políticas, al secretario Henry Scobell<sup>246</sup>, al Parlamento y al embajador español. Sin embargo, las peticiones de don Alonso de Cárdenas fueron ignoradas, tanto fue así que en 1649 el embajador escribió una misiva al secretario Walter Frost instándole a que se le diese alguna clase de respuesta, incluso para confirmarle que el Consejo de Estado no iba a proseguir con el asunto ni dar satisfacción a los mercaderes españoles<sup>247</sup>.

El *affaire Santa Clara* quedó suspenso y sobreseído a efectos prácticos en 1650, debido a la falta de voluntad política por parte inglesa, que no atendió a las pruebas que había elevado Cárdenas, como lo refleja el expediente inconcluso de los jueces del Parlamento<sup>248</sup>. El navío permanecería en poder de las autoridades parlamentarias. El incidente de la urca *Santa Clara* sirve como muestra evidente de las dificultades que encararían las negociaciones entre las autoridades republicanas inglesas y la embajada de Cárdenas en los futuros primeros años cincuenta, sobre todo a la hora de abordar cuestiones políticas de mayor enjundia, como alianzas militares y comerciales. No se trató del único trago amargo que probó Cárdenas en sus tratos con las autoridades parlamentarias inglesas que se habían hecho con el control de Londres a raíz del proceso revolucionario. Simultáneamente, a mediados de los años cuarenta emergió el siempre peliagudo asunto de la navegación inglesa en las aguas de las Indias Occidentales, y más específicamente en la región del Gran Caribe, incluido el arco insular de las Antillas, que

---

<sup>245</sup> TNA SP 16/496/7-13, Actions touching his reports, February 1643.

<sup>246</sup> TNA SP 16/496/4, Henry Scobell, an order for the *Sta. Clara* to give satisfaction to all claims, 2/1/1643.

<sup>247</sup> TNA SP 16/496/86-89, Don Alonso de Cárdenas to the Councillor of State Mr. Walter Frost on the business of the *Sta. Clara*, London, 27/7/1649; va adjunta una traducción al inglés.

<sup>248</sup> TNA SP 16/496/97-98, A Report upon Judges of the Parliament concerning the *Santa Clara*, ca. 1650. De este asunto podemos encontrar referencias bibliográficas en: Fernández Suárez, 1979: 37; Sanz Camañes, 2002: 163, 2012: 356; Alloza Aparicio, 2015: 69.

condujeron a un primer deterioro en las relaciones entre la corte española y el Parlamento de Westminster. No obstante, en aquellos años la corte española tenía asuntos más perentorios que despachar con atención a sus propios frentes domésticos y la paz con los neerlandeses.

#### **1.4. *Great Expectations*: los primeros años cincuenta (1648-1653)**

Los esfuerzos que a mediados de los años cuarenta había emprendido el duque de Haro para un cierre del conflicto con las Provincias Unidas terminaron por dar sus frutos en enero de 1648 con la firma del tratado de Münster, que tuvo lugar el día 30 de dicho mes y que sería ratificada el 15 de mayo en el edificio consistorial de dicha ciudad<sup>249</sup>. Tras ocho décadas de guerra, se reconoció *de iure* lo que era una realidad *de facto* desde 1609: la independencia de las Provincias Unidas. Jacome van den Hove e Isaac van Swanenburg, como cónsules de las Provincias Unidas, fueron recibidos en septiembre de 1648 por el rey Felipe. La firma de dicho tratado por parte española ha sido interpretada por la historiografía especializada como un paso más de la diplomacia española hacia una creciente *Raison d'État* y asunción del juego de equilibrios entre las potencias. En realidad, lo que se perseguía era la manera de contrarrestar el poder francés, aunque fuese a costa de fuertes concesiones que demandaban los Estados Generales<sup>250</sup>. Pero también significó un horizonte lleno de expectativas para concertar acuerdos comerciales y alianzas político-militares con los neerlandeses.

La paz de 1648 comportó a su vez un nuevo orden geopolítico en el continente europeo, en el cual la posición de la Monarquía Hispánica se había resentido sensiblemente, sacrificando algunas extensiones para salvar el corazón. Rubricaba un cambio de rumbo en la política exterior española, que ahora priorizaba la conservación de sus territorios percibidos como «domésticos» —entiéndase, los reinos peninsulares ibéricos— y el cierre favorable de la guerra contra Francia, el principal enemigo. Y lo cierto es que, en contra de las lecturas de tono más lóbrego, en 1648 la diplomacia española no renunció a nada que no se hubiese perdido ya antes, al menos desde 1609, así como se libraron fuerzas militares que hasta entonces se habían ocupado en una

---

<sup>249</sup> La provincia más reticente a la firma, Zelanda, se uniría el día 30 de mayo, mientras que la proclamación de la paz esperaría aún al 5 de junio, recibida entre grandes muestras de júbilo en las Provincias Unidas. En cuanto a las instrucciones de la delegación española, encabezada por el conde de Peñaranda, y su correspondencia con la corte, puede seguirse a través de BNE Mss. 1026, Negociaciones reservadas del conde de Peñaranda en la paz de Münster. Al tratarse de un acuerdo tan trascendental para la historia europea, existe un piélagos de ejemplares y versiones en que se recogen los términos del mismo; por ejemplo, BL Add MS 14005, Capitulaciones de la paz hecha entre el Rey Nuestro Señor y los Estados Unidos de las Provincias de Holanda, Madrid, Imprenta de Domingo García y Morrás, 1648, fols. 197r-219v; *CODOIN*, LXXXIV, Correspondencia diplomática de los plenipotenciarios españoles en el Congreso de Münster, 1643 a 1648; Abreu y Bertodano (ed.), 1750, Felipe IV, V: 309-369.

<sup>250</sup> Israel, 1997 [1982]: 289, 308-309, 311-312, 316-318; 1989; Parker, 1986: 71, 256-276; López-Cordón Cortezo, 1995: 83-84, 86; Echevarría Bacigalupe, 1998: 357-359; Herrero Sánchez, 2000: 35-44, 46; 2020: 97-124.

interminable guerra con los neerlandeses. Cabe destacar la capacidad de resistencia de que venía haciendo gala la estructura imperial española, al menos desde 1621. Sus enormes reservas de fuerza habían aflorado en los momentos de mayor desesperación y conjurado el fantasma de la desarticulación territorial que se había cernido en los años cuarenta.

John Elliott reconoce cómo España escapó del desastre por la mínima en aquellos años cruciales de 1647-1648 en los que la paz con los neerlandeses jugó un rol determinante. Asimismo, el historiador inglés nos brinda una interesante paradoja: «la fuerza que poseía —la Monarquía Hispánica— procedía de su debilidad»<sup>251</sup>. Por su parte, Geoffrey Parker observa en el paso de los años cuarenta a los cincuenta una restauración del equilibrio de la Monarquía, a la que compara con el mítico fénix renaciendo de sus cenizas. Las victorias obtenidas en los primeros años de la década dejaban abierta la posibilidad en 1654 de un arreglo útil con Francia que pusiese fin a las hostilidades<sup>252</sup>. Apreciaciones similares encontramos en Davide Maffi, para quien todavía en 1655 la Monarquía de Felipe IV tenía opciones de alcanzar una victoria acorde a sus intereses<sup>253</sup>. En un guiño dickensiano, nos referimos a los primeros años cincuenta, específicamente al período comprendido entre la instauración del régimen republicano inglés y el ascenso de Oliver Cromwell, como una época de *grandes esperanzas* para la política exterior española con respecto a Inglaterra.

Porque el rey Felipe, al igual que el personaje Philip «Pip» del drama dickensiano, podía albergar sus propias grandes esperanzas; por ejemplo, en concluir la contienda con los franceses en tablas y recuperar lo perdido en 1640, e incluso vencer. Bien es cierto que, si todavía existían posibilidades favorables a Madrid, más que a sus exiguas fuerzas se debía a las propias debilidades y al desgaste que acusaban sus enemigos. Sea como fuere, en la guerra, conceptos como los de fuerza y debilidad no están libres de cierto relativismo, dado que se miden en relación con el enemigo. A partir de 1648, la correlación de fuerzas parecía decantarse de nuevo del lado español ya que su principal rival, Francia, se veía abocado a los desórdenes internos de la Fronda. Se entiende mejor cuando se repara en la situación general del continente europeo y de los frentes de la Monarquía Hispánica aún activos a fines de los años cuarenta<sup>254</sup>. En términos generales, la Europa de Westfalia no era sino un continente derrengado.

Una perspectiva amplia de los diferentes teatros de operaciones aún activos en Europa fue precisamente lo que don Gaspar de Bracamonte, conde de Peñaranda, representó al rey

---

<sup>251</sup> Elliott, 1976: 382-384.

<sup>252</sup> Parker, 2006: 151, 158.

<sup>253</sup> Maffi, 2014: 99-141.

<sup>254</sup> BNE Mss. 18400/71, fols. 279r-288r.

Felipe IV en un exhaustivo informe de 1650 en el que explicaba la situación general de sus dominios y patrimonios. Llevaba por título *Estado en que se hallaba la Monarquía Española, y sucesos que tuvieron las armas españolas los años de 1649 y 1650 en Cataluña, Italia, Flandes y Francia*, y de su lectura se desprende la agobiante sensación de un vasto imperio cercado. El conde de Peñaranda no ocultó al rey los aspectos más sombríos de la aciaga década que se dejaba atrás y a la que parecía suceder una etapa más halagüeña:

Viose en este frangente de tan apretadas y tan violentas circunstancias lo que puede sufrir y socorrer un cuerpo tan vasto como el de esta Monarquía, y lo que sabe disponer y encaminar un primer ministro que no tiene otra ambición que el servir útilmente a su amo, desnudo de cualquier humano interés. Los Reinos de Castilla, tan faltos de gente, era menester que diesen gente para las guerras de España, Flandes y Italia, armadas de mar, galeras y flotas; los de la Corona de Aragón, vejados de continuas entradas del enemigo, unos y otros sufriendo la molestia de cuarteles, pasajes, imposiciones y tributos; los de Italia, en el término que se ha apuntado; Nápoles, de donde se han recibido siempre socorros tan grandes de infantería, bajeles, galeras, asistencias de dineros, municiones y víveres de todo género, no solo no ministraba este alivio al peso de los trabajos, mas antes llevaba a sí, tras la suspensión y cuidado correspondientes a la grandeza del negocio, lo mejor y más pronto del caudal y de las fuerzas. Todo se previno y socorrió, cuanto cabía en la humana posibilidad, y plugo a la divina Providencia manifestar que no tiene más pronta su justicia para castigar nuestras culpas que su misericordia para cuidar de nuestra conservación y seguridad, como se verá en el discurso de esta narración<sup>255</sup>...

A partir de esta exposición general, Peñaranda enfatiza las victorias obtenidas por las reales armas en las campañas de los dos últimos años. El resto de la relación consiste en una triunfalista narración de los hechos militares en los frentes de Flandes, Italia y Cataluña, acaso para elevar una moral alicaída y alentar a un último esfuerzo para defender la real causa. Es fácil imaginar una alegoría de la Monarquía Hispánica como un enorme y desvencijado castillo, acosado, sometido durante años a múltiples ataques desde todos sus flancos, pero aún en pie, dominante y mayestático, en evidente manifestación de su fortaleza a la espera de que el desgaste hiciese mella en los asediadores.

Se ha de reconocer el efecto dominó que siguió a la exitosa campaña de Nápoles y Sicilia de 1648 por don Juan José de Austria, que fue seguida del derrumbe de la resistencia catalana, incapaz de mantener el esfuerzo de la guerra y debilitada por las divisiones internas. Era cuestión de tiempo para que esa desunión entre los catalanes y los síntomas de desgaste militar entre sus filas se hiciesen sentir, con el agravante de verse privados de la asistencia de una Francia sumida en el caos. Para los sectores privilegiados catalanes, la alternativa por la que se había

---

<sup>255</sup> BL Eg MS 347, fols. 195r-225v. *CODOIN*, LXXXIV, Conde de Peñaranda, Relación al rey don Felipe IV sobre el estado de la Monarquía Española en 1650, Madrid, 8/1/1651, 520-521.

optado en 1640 deparaba un horizonte infausto para sus intereses si la revolución social terminaba por hacerlo estallar todo. Una posibilidad tan insoportable como la tutela francesa, que resultó ser mucho más onerosa que la vieja autoridad filipina<sup>256</sup>. En dicho trance, los catalanes no pudieron contener en 1651 el empuje de los ejércitos del marqués de Mortara y de Juan José de Austria, desde tierra, asistidos por las escuadras de galeras del duque de Alburquerque<sup>257</sup>. El 13 de octubre de 1652 Barcelona capituló. Una amnistía general fue concedida por el monarca, bajo promesa de observar las constituciones<sup>258</sup>.

Rendida Barcelona, a efectos prácticos podía darse por casi resuelto el frente catalán, reducido a una guerra de baja intensidad, en forma de escaramuzas localizadas en la frontera septentrional que persistirían hasta 1659. Se había pagado un terrible coste en vidas, recursos financieros y, tras doce años de guerra, en el bien más valioso: tiempo. Por lo que respecta a Portugal, desde el principio se relegó a un plano secundario y se planteó como una guerra de bajo coste, en la que dominó el vellón por tratarse de una moneda inflacionaria y de valor intrínseco inferior al nominal, lo que ofrecía indudables ventajas para financiar la guerra en el frente portugués, aunque fuese a costa de constante alteraciones<sup>259</sup>. No obstante, mientras la cuestión catalana siguió en combustión, el frente portugués se percibió como secundario desde Madrid, lo que explica la falta de iniciativa y el estancamiento que lo caracterizó durante la mayor parte del tiempo. La subestimación de Portugal coadyuvó al triunfo de la causa portuguesa, pues le concedió a la corte de Lisboa un tiempo precioso para organizar su defensa. Para cuando Madrid volviese su vista al extremo occidental de la Península Ibérica, ya sería demasiado tarde como para reducir a los portugueses a la obediencia por la vía militar.

Desde la óptica de 1652, empero, el rey Felipe podía confiar en la recuperación de Portugal, con el significativo alivio añadido de no verse obligado a asumir los elevados costes que exigía la defensa de las posesiones ultramarinas portuguesas<sup>260</sup>. En lo que concernía al resto de frentes activos, las victorias ahondaban el optimismo. En la Italia meridional el orden había sido restablecido en 1650, mientras que el triunfo de Caracena en Casale Monferrato, en 1652, ofrecía garantías de una segura victoria en el Piamonte. De manera simultánea, entre 1648 y 1652, una ofensiva de las tropas de Felipe IV, ayudadas por naves inglesas bajo la dirección de

---

<sup>256</sup> Elliott, 1976: 384-386; 2014: 472.

<sup>257</sup> AMN FN 12/16/31, Duque de Alburquerque: Relación del sitio de Barcelona y sucesos de la escuadra de galeras contra franceses en la misma costa, en la galera capitana, sobre Barcelona, 15/7/1652.

<sup>258</sup> BL Add MS 25686, fol. 106; Eg 317, fols. 275-296; BNE Mss. 2383, fols. 127r-216r; Stradling, 1983: 161; Parker, 2006: 151; Maltby, 2011: 184; Maffi, 2014: 118-119, 122, 126.

<sup>259</sup> Álvarez Nogal, 1997b: 47; Domínguez Ortiz, 1960: 270-271.

<sup>260</sup> Maffi se refiere a 1652 como un *annus mirabilis* para la Monarquía Hispánica, 2014: 126.

Robert Blake, recuperaba el control sobre las plazas de Mardyck, Dunkerque y Gravelinas, que habían sido capturadas por los ejércitos franceses seis años atrás<sup>261</sup>.

La quema de las últimas reservas que aún le restaban a la Monarquía Hispánica estaba dando sus frutos, no cabe duda, pero a un precio muy elevado y a un ritmo que desfondaba a la Corona. Hubiese sido un momento oportuno para el cese de las operaciones y la paz con Francia en unos términos realistas, sobre todo cuando el desenlace de Arrás (1654), desfavorable a las armas españolas, ya supuso un primer aviso de la conveniencia de finalizar la guerra<sup>262</sup>. Los últimos recursos crediticios disponibles se estaban consumiendo; la tercera suspensión de pagos se declaró ese mismo año por decreto del 31 de julio, solo un lustro después de la anterior. Esta decisión generó no pocas tensiones entre los oficiales del Consejo de Hacienda y los financieros partícipes en el aparato crediticio de la Corona<sup>263</sup>.

También Inglaterra, sacudida por una fuerte agitación interna, afrontaba un horizonte incierto tras la consumación de la derrota de las armas realistas de Carlos I frente a los ejércitos parlamentarios. En aquellos años decisivos emergieron a la primera línea de la política inglesa una serie de individuos que hasta entonces habían mantenido un perfil bajo, pero que medraron gracias a su destacable labor en las operaciones militares contra los ejércitos realistas; serían futuras personalidades protagonistas en la década republicana: Henry Ireton, Thomas Pride, John Lambert, sir Thomas Fairfax, pero por encima de todos, Oliver Cromwell, este último al frente de los célebres escuadrones de caballería *ironside*. Se labraron su prestigio en las acciones militares que condujeron a la victoria del Parlamento.

A la caída de Oxford, en junio de 1646, siguió una fase intermedia, más bien una larga tregua, en la que se trataron las condiciones de la rendición y las propuestas para un futuro acuerdo de gobierno. Entre las propuestas bosquejadas por Henry Ireton, yerno de Cromwell, sobresale la reunión bianual del Parlamento, con al menos 120 días de duración —a menos que por voluntad propia se disolviese antes— y sin sobrepasar los 240 días desde la primera sesión. El rey tendría potestad para reunir parlamentos extraordinarios, aconsejado por un *Council of State*, entre cada una de las sesiones bianuales, si bien respetando para su apertura un margen mínimo de 70 días antes del siguiente parlamento ordinario, mientras que para su clausura dicho margen sería de 60 días. Ireton también planteó el problema del sufragio y cuál sería la representatividad parlamentaria; la elección para los Comunes se distribuiría entre todos los

---

<sup>261</sup> BNE Mss. 2383, fols. 246r-247v; Stradling, 1983: 165, 181; 1992: 174-175, 189-190, 194-195.

<sup>262</sup> BL Add MS 14007, fols. 116r-119r.

<sup>263</sup> Incluso se devaluó nuevamente el vellón en virtud de una orden del 25 de junio de 1652. Domínguez Ortiz, 1960: 104, 266; Álvarez Nogal, 1997b: 44; Sanz Ayán, 1988: 69.

condados o entidades divisorias pertinentes, acorde a una proporcionalidad, para que así todos los condados dispusiesen de un número justo de *MPs* acorde a su población<sup>264</sup>.

Sin embargo, las negociaciones no fructificaron. Y en parte se debió a la obstinación del rey Carlos I en rechazar los términos del Parlamento y del NMA, recogidos por escrito en *The Heads of Proposals*, pero también por el tratado secreto con el *Covenant* escocés. Bien es cierto que podríamos incluir otros factores, uno de los principales la creciente politización que experimentó el NMA, desde el generalato a la tropa rasa, cada vez más injerencista en materia civil. La reactivación del conflicto civil hasta 1649 no coadyuvó sino a saldar la previsible derrota de las fuerzas realistas, pero en esta ocasión con la escasa credibilidad que le quedaba a Carlos completamente esfumada. En cambio, el partido independiente, de signo republicano, vio su posición reforzada gracias a las victorias del NMA en el campo de batalla, que esta vez, en el verano de 1647, marchó sobre Londres. La purga a la que se vio sometido el Parlamento presbiteriano por parte del coronel Thomas Pride tras el golpe del 6 de diciembre de 1648 dio la mayoría de la cámara a los independientes. El Parlamento, devenido en *Rump* (rabadilla) y afín al mando castrense, aprobó la vía judicial contra el rey<sup>265</sup>.

Del proceso judicial que condujo a Carlos I al cadalso en la mañana del 30 de enero de 1649 frente al Banqueting House, en Whitehall, no hay más que añadir. Una corte suprema de justicia, presidida por John Brandshaw, juzgó al Estuardo en una de las salas del Parlamento el 22 de enero<sup>266</sup>. Se le declaró culpable de aquellos crímenes que se le imputaban: tiranía, alta traición, homicidio, enemigo de Inglaterra y responsable principal del estallido de la guerra, puesto que había roto unilateralmente el pacto entre rey y reino cuando disolvió el Parlamento Corto en 1640. Bien es cierto que anteriores reyes ingleses habían sido juzgados, como Eduardo II y Ricardo II, pero el caso de Carlos I sentó un precedente, como reconoció Alonso de Cárdenas, al juzgarse también el cuerpo espiritual del rey, en el que descansa el derecho divino de su majestad. El embajador español escribió detallaba así la ejecución:

Estaba el tablado cubierto de luto, y puesto en medio de él un leño de pie y medio de largo, y medio de alto, donde tendido en el suelo boca abajo había de acomodar el cuello para recibir el golpe, y el hacha con que se le había de dar estaba encima del reo, que son los instrumentos de que se usa en Inglaterra para este género de ejecuciones [...] el pueblo que asistió a este espectáculo fue numerosísimo [...] después de una breve pausa hizo Su Majestad señal con las manos,

---

<sup>264</sup> GCD, IV/71/316-326; 75/335-347; 76/347-352. *The Heads of Proposals agreed upon by sir Thomas Fairfax and the Council of the Army*, 1/8/1647, publicado como *A Declaration from his Excellency Sr. Thomas Fairfax, And his Council of War*, London, 5/8/1647, Key & Bucholz, 2009: 184-186.

<sup>265</sup> BL Add MS 32093, fols. 249r-265v; Eg MS 1176, fol. 7r-v; Hobbes, 2018: 196-197; Underdown, 1971: 88-100, 143-172; Brenner, 2011 [1993]: 540-541, 575-607; Hirst, 1999: 241-249, 251-254, 261, 264.

<sup>266</sup> BL Add MS 28470, fols. 119r-123r; Add MS 32093, fols. 268r-269v; *AOI*, January 1649: 1.253-1.255; GCD, IV/84/377-380; Hobbes, 2018: 197-200.

y el verdugo de un golpe le cortó la cabeza; y otro oficial que asistía al verdugo, asimismo disfrazado con cabello y barba postiza, la levantó y mostró al pueblo<sup>267</sup>.

La ejecución de Carlos despertó los mayores temores y recelos entre las cancillerías europeas, particularmente por la tácita deslegitimación del origen del poder regio que acarreó la sentencia, que no puso fin a la vida del rey, sino que conculcó la monarquía como fórmula de Estado. El proceso judicial contra Carlos I y su consiguiente condena a muerte comportó el juicio contra su doble naturaleza; es decir, contra su persona física y contra su persona mística. Los *MPs* eran perfectamente conocedores de esta teoría política del doble cuerpo del monarca y por ello mismo conscientes de las repercusiones de su decisión cuando llevaron a Carlos I ante un tribunal supremo para juzgarlo. Reconocían la primacía del cuerpo místico sobre el físico, como así lo constataron las declaraciones de los Lores y de los Comunes en las sesiones de Westminster de los días 19 y 27 de mayo de 1642<sup>268</sup>.

No faltaron los escritos exhibiendo su afectación, cuando no resentimiento, por el carácter subversivo de tales hechos. Sobre el régimen republicano inglés cayó el estigma del regicidio y corría el riesgo de convertirse en un paria dentro del concierto europeo<sup>269</sup>. Cabría preguntarse por la aceptación social del republicanismo en una Inglaterra tan soliviantada por el conflicto civil y en la que estaban prendiendo ideas de signo abiertamente revolucionario, aun cuando no se hubiesen desprendido por completo del tamiz religioso. Sin ir más lejos, el propio NMA se había convertido en un semillero de ideas revolucionarias, donde había lugar para el intercambio de ideas políticas, como quedó probado en los debates de Putney en los meses de octubre-noviembre de 1647, donde se discutió abiertamente de asuntos relativos a la naturaleza de la democracia, al sufragio y su representatividad popular<sup>270</sup>.

En las filas del NMA conocieron una gran aceptación los ideales *levellers* (*niveladores*) de talante radicalmente liberal y oposición política a la joven República, a la que consideraban incompleta; desde 1646 se publicaron textos afines al ideario *leveller* en los que se acusaba a presbiterianos e independientes de abortar el proceso revolucionario<sup>271</sup>. Para líderes como John Lilburne, Richard Overton o William Walwyn, las expectativas creadas al albur de la revolución no se estaban cumpliendo. En *A Remonstrance of Many Thousands Citizens to their own House*

---

<sup>267</sup> *Relación del modo con que ha procedido la Corte de justicia ...* Existen ejemplares en: BNE Mss. 18174, fols. 217r-220v; R/13027/19; VE/68/16; BL Add MS 28470, fols. 152r-166r. Puede consultarse una edición facsímil a cargo de Alloza Aparicio y Redworth, 2011. Cárdenas dedicó varias líneas al juicio de Carlos I en su *Relación*, donde no escatimó en acerbas declaraciones sobre John Brandshaw: BNE Mss. 8687, fol. 9v; *CODOIN, XCV*, 516-517; AGS Est leg. 2524, Cárdenas a Felipe IV, Londres, 12 y 22/1/1649. Alloza Aparicio, 2017: 351-352.

<sup>268</sup> Kantorowicz: 1985 [1957]. La alusión a las declaraciones de mayo de 1642, en *Ibid.*: 32-33, 300.

<sup>269</sup> BNE Mss. 18400/71, fol. 288r. Consúltese el estudio de Wedgwood, 1965: 431-446.

<sup>270</sup> BL Add MS 32093, 247r-248v; *Clarke Papers*, I, 280-310; Hill, 1980: 143; Key & Bucholz, 2009: 188-191.

<sup>271</sup> Hill, 2015: 54-62; 1980: 111-112.

*of Commons*, texto fechado el 7 de julio de 1646, los *levellers* expusieron al Parlamento su desafección por una revolución que juzgaban embarrada y en la que también veían el estigma de la vía militar, lo que a sus ojos la convertía en ilegítima. En *The Large Petition*, de marzo de 1647, esbozaron una serie de demandas en aras de mayores libertades civiles, igualdad social y tolerancia religiosa, que fueron acompañadas en verano y otoño de 1647 de llamamientos a la tropa rasa del NMA, donde imperaba una fuerte agitación por los constantes impagos y una creciente radicalización, para que se levantasen contra los oficiales superiores<sup>272</sup>.

Los sectores *levellers* más radicales participaron en los debates de Putney en octubre de 1647, donde mostraron sus discrepancias con los principales mandos del NMA, a quienes acusarían de traicionar la causa revolucionaria, en un pasquín titulado *The Case of the Army Truly Stated*, en el que el agitador John Wildman no solo se oponía a cualquier trato con el rey, sino que satirizó a la oficialidad del NMA, a cuyos componentes llamó sardónicamente *Lords of the Army* o *Grandeers*, para enfatizar su clasismo. Asimismo, en Putney<sup>273</sup> presentaron su acuerdo de gobierno, el *Agreement of the People*, verdadera reivindicación republicana de la soberanía del pueblo, así como la autoridad ejecutiva y administrativa del Parlamento, si bien nunca contó con más respaldo entre la tropa que el de una minoría radical y agitadora, con cierta presencia en los regimientos de caballería y algunos sectores del pueblo londinense.

Aunque a los *levellers* se les unirían personalidades destacadas, como el coronel Thomas Rainsborough, a quien se le atribuye la frase «the poorest he in England hath a life to live as the greatest he», conocieron un alcance limitado. El debate en torno a su programa de gobierno quedaría en suspenso y las posturas más conservadoras dentro del NMA terminarían imponiéndose<sup>274</sup>. En su texto *England's New Chains Discovered*, cuya publicación data de febrero de 1649, el líder *leveller* John Lilburne cuestionaba las garantías procesales del juicio a Carlos I y la legalidad de la corte suprema que se encargó de juzgar al malhadado rey. El Parlamento declararía sediciosos a algunos de estos líderes *levellers*, a los que hizo arrestar por alborotadores, entre quienes se encontraba Lilburne. No obstante, el eco de las ideas *levellers*, lejos de esfumarse, serviría de influencia para futuros teóricos políticos, como John Locke, quien pudo haberse inspirado en Overton para su obra *Two Treatises of Government*<sup>275</sup>.

En aquellos años se registró un generoso volumen de publicaciones de sesgo republicano que perseguían la divulgación de tales ideas y en las que se teorizaba acerca de cuál era la

---

<sup>272</sup> Skinner, 1965: 162; Kishlanksy, 1997: 172-174, 194-195.

<sup>273</sup> *GCD*, IV/74/333-335; Key & Bucholz, 2009: 186-188.

<sup>274</sup> Hill, 2015: 56-58; Kishlansky, 1997: 176.

<sup>275</sup> Stone, 1980: 35-37; Hirst, 1999: 258-259.

fuerza de legitimidad del poder. Ello demuestra la existencia de un plantel de intelectuales que advocaban por el republicanismo como fórmula estatal, aunque sin constituir un grupo autodefinido: John Milton, Marchamond Nedham, Anthony Ascham, John Dury, Michael Hawke, William Walwyn, George Wither y Algernon Sidney, etc. Acaso el más pertinente para nuestro estudio sea *The Commonwealth of Oceana*, de James Harrington, publicado al comienzo de la guerra anglo-española, en plena ejecución práctica del proyecto expansionista atlántico de Cromwell, a quien precisamente dedicaba su libro<sup>276</sup>.

Desde enero de 1649 se puso en marcha la construcción de un nuevo régimen bajo una fórmula estatal republicana, tal y como reconoció la Cámara de los Comunes el 4 de enero al votar que el origen del poder legítimo emana del pueblo inglés. Se procedió a la abrogación de la monarquía y a la nulidad de los derechos a los títulos del depuesto monarca en virtud de una *Parliamentary Act*; más tarde, los días 17 y 19 de marzo la dignidad real fue abolida y clausurada la Cámara de los Lores, una vez reconocido el peligro que entrañaba su continuación; por fin, el 19 de mayo el Parlamento proclamó la República y el Estado Libre de Inglaterra<sup>277</sup>. La forma de tratamiento para la República no se vio libre de polémicas, dada la existencia de partidarios del veneciano *Serenísima* y adeptos al romano *Senado y Pueblo de Inglaterra*<sup>278</sup>.

Cárdenas notaba que la ausencia del enemigo común ponía en evidencia las débiles costuras de la heterogénea alianza parlamentaria<sup>279</sup>. En términos generales, la vida política inglesa había experimentado un proceso de creciente militarización desde el periodo de entreguerras, específicamente desde la primavera de 1647. Fue entonces, a raíz de las disensiones entre presbiterianos e independientes, cuando los primeros trataron de disolver el NMA sin abonar siquiera los socorros de los soldados ni aprobar una ley que les ofreciese cobertura legal por los actos cometidos durante la guerra. Los mandos intermedios y la tropa rasa protagonizaron los primeros motines como protesta por las intenciones de estos *MPs* y contra las licencias voluntarias, a no ser que sus demandas fuesen atendidas<sup>280</sup>.

Para aplacar la furia de los soldados, en junio de 1647 los oficiales de más nombradía organizaron un consejo general (*General Council of the Army*, en adelante GCA), con Oliver Cromwell, Henry Ireton y Thomas Fairfax como integrantes. Pronto, el CGA pasó a convertirse en blanco de las críticas y ataques por parte de los primeros *levellers*, todavía bajo el liderazgo

---

<sup>276</sup> Harrington, 2013; Skinner, 1965: 162-167; Scott, 2003: 342.

<sup>277</sup> *AOI*, February 1649: 2-4; March, 1649: 18-20, 24; *GCD*, V/86/381-383; 88/384-387; 89/387-388; 90/388; Hobbes, 2018: 202.

<sup>278</sup> Underdown, 1971: 173-174; Hill, 1980: 316-320; Brenner, 2011 [1993]: 603; Alloza Aparicio, 2017: 352-353.

<sup>279</sup> BNE Mss. 8687, fol. 6r.

<sup>280</sup> BL Eg MS 1176, fols. 7v-8r; Hill, 2015 [1972]: 50-52, 55.

de Lilburne, Overton y Walwyn. Estos se sirvieron del descontento reinante entre la tropa raso, que acumulaba retrasos en sus pagas, para instigar a los soldados a la rebelión. En los meses de abril y mayo de 1649 se registraron motines dentro del NMA que fueron aplastados con severidad por Fairfax y Cromwell. Los fusilamientos de los soldados amotinados coadyuvaron a un resurgir de la idea de un ejército popular y dejaría abierta la puerta a futuros desafíos por parte de sectas milenaristas<sup>281</sup>.

Ante los principales ideólogos parlamentarios surgió una terrible paradoja: el NMA, el brazo ejecutor de la victoria militar sobre las tropas del rey ahora se erigía como un verdugo de la Revolución que decía actuar para salvarla: «...ahora el Ejército, haciendo la guerra al Parlamento, se denominaba a sí mismo Parlamento y Ejército»<sup>282</sup>. La creciente politización de los militares terminaría por convertir el NMA en un agente político más, pero al margen del control del Parlamento, como puso en evidencia la purga de Thomas Pride en diciembre de 1648. En el interior se abrió un frente contra los *levellers*, quienes exigieron la disolución del Parlamento para fines de abril, pero también contra una multitud de sectas radicales que florecían, acerca de las cuales escribió Cárdenas. Pero a su juicio, la mayor amenaza para el partido independiente provenía de los *levellers*<sup>283</sup>.

Por lo demás, la mayoría de las sectas fueron efímeras y de alcance muy corto, cuya principal eclosión se produjo a finales de la década de los cuarenta y durante la primera mitad de los cincuenta. De todos esos movimientos sectarios, el que más recorrido social conoció por aquellos años, tras los *levellers*, fue el de los llamados *diggers* (cavadores), cuyo líder principal, Gerrard Winstanley, autor del panfleto *The True Levellers' Standard Advanced*, proponía una colectivización de la tierra<sup>284</sup>. Más radical era la secta de los *ranters*, carente de un liderazgo

---

<sup>281</sup> Recio Morales, 2015: 88-89, 97-98; Hill, 2015 [1972]: 61.

<sup>282</sup> Brenner, 2011 [1993]: 602-603. El entrecomillado se corresponde con Hobbes, 2018: 183.

<sup>283</sup> AGS Est leg. 2524, Cartas de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 13 y 27/4/1649.

<sup>284</sup> Otros importantes textos del ideario *digger* son: « [Gerrard Winstanley] To His Excellency Oliver Cromwell, General of the Commonwealth's Army», *The Law of Freedom in a Platform, or, True Magistracy Restored*, del cual se recoge un fragmento en Key & Bucholz, 2009: 197-198. También de Winstanley, *A Watchword to the City of London and to the Army*, 1649; *A letter to the Lord Fairfax and his Council of War... delivered to the General and the chief officers on Saturday, June 9, 1649*; William Everard, *The True Leveller's Standard; or the State of Community opened and presented to the sons of men*, 1649. El 20 de abril de 1649 Everard y Winstanley mantuvieron una reunión con Fairfax, de la cual existe un registro en *Whitelocke's Memorials*, III, 18, extractado a partir de algunos impresos de la época: *Clarke Papers*, II: 211. Otros cabecillas, como Everard, Stewer y Colten, oriundos de Cobham, comenzaron a cavar y sembrar hortalizas y legumbres en las tierras comunales de St George's Hill (Surrey), cada vez en mayor número, de 20-30 participantes; de ahí su nombre de *cavadores*. Vivían en comunas, en las que roturaban terrenos no cultivados y tierras baldías o boscosas. Su ideario, un ataque frontal contra la propiedad privada, conoció una notable difusión por el sur y el centro de Inglaterra hasta 1650. En la primavera de ese año se llevó a cabo un segundo experimento en Cobham, pero que en esta ocasión despertó la reacción hostil por parte de la población local, lo que obligó a la intervención del NMA para restablecer el orden. *Clarke Papers*, II: 210-211. En vista de la propalación de estas ideas en los condados de Surrey, Kent, Bedfordshire, Buckinghamshire, Leicestershire, Hertfordshire y Nottinghamshire, la represión se intensificó por las vías judicial y militar, lo cual resultó en el encarcelamiento de sus miembros, lo que pondría fin a lo que pudo haberse

definido, puesto que sus miembros se oponían a la existencia misma de un jefe y se basaban en la lectura de la Biblia como vía exclusiva para aprehender la verdad. La secta estuvo activa entre 1649 y 1651, aproximadamente, aunque resulta complicado seguirle la pista a este movimiento, del cual apenas se dispone de información<sup>285</sup>. Por si no bastase con la oposición interna, se había reforzado la amenaza externa desde Escocia e Irlanda, en lo que jugó su parte la facción monárquica en el exilio. En el primer caso los presbiterianos habían reconocido a Carlos, Príncipe de Gales, quien se había proclamado como legítimo rey, con el título de Carlos II, en la isla de Jersey el 17 de febrero de 1649. Irlanda, en cambio, presentaba un panorama más complejo por su condición de territorio en el punto de mira de los planes imperialistas ingleses, que encontraron en la isla vecina un terreno de ensayo para futuras empresas colonizadoras en ultramar. También los escoceses convirtieron Irlanda en campo de batalla, adonde enviaron sus tropas para sitiar Londonderry, al tiempo que persistía la rebelión católica bajo el liderazgo de Eoghan Rua Ó Néill (anglicanizado Owen Roe O'Neill) y otros jefes<sup>286</sup>.

En ambos frentes encontró Westminster la tan necesaria válvula de escape para liberar la tensión acumulada en la oficialidad intermedia y tropa rasa del NMA, en su mayoría, adscritas a la facción independiente. Aunque presentaban sensibles diferencias, en ambas campañas militares se trataba de vencer la resistencia de dos focos realistas que podían servir como futuras plataformas para un contraataque del partido monárquico en el exilio. Miles de soldados fueron movilizados con el fin de neutralizar estas dos amenazas potenciales que se cernían sobre los flancos occidental y septentrional de Inglaterra. En septiembre de 1649 Oliver Cromwell desembarcó en Irlanda al frente de una fuerza de 10.000-12.000 unidades con la que sometió la isla a una brutal represión que contempló la limpieza étnica como parte de su proyecto de *reordenación social* de la isla. Las miras apuntaban a futuros asentamientos de colonos ingleses protestantes, a quienes se gratificaría con parcelas de tierra<sup>287</sup>.

Por lo que hace a la conquista de Escocia, exigió la movilización de 20.000 efectivos en la frontera, si bien es cierto que Oliver Cromwell se bastó con la mitad para librar los combates de 1650-1653. Un año antes, con motivo de las negociaciones de agosto a octubre entre el marqués de Argyll y Richard Deane<sup>288</sup>, podía darse por confirmada la reducción de los escoceses.

---

convertido en un primitivo proyecto de colectivización agraria en Inglaterra. La secta *digger* ha sido valorada como un ensayo precoz de futuras experiencias colectivistas del siglo XX, tales como el *koljós* soviético o el *kibutz* israelí. Hill, 2015: 103-113, 117, 121-124; Hirst, 1999: 260-261.

<sup>285</sup> Recio Morales, 2015: 108-109.

<sup>286</sup> AGS Est leg. 2524, Cartas de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 13 y 27/4/1649.

<sup>287</sup> *Cromwell's Letters*, I, CIV: 464-465; CV: 466-472; CVII: 476-489; AGS Est leg. 2526, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 1/2/1650. Acerca de la limpieza étnica en Irlanda: GCD, V/94/394-399; Hill, 1980: 127; Kishlansky, 1997: 197-201; Hirst, 1999: 262-263; Recio Morales, 2015: 103-104.

<sup>288</sup> BL Eg MS 2519, fols. 21r-24v.

Para asegurar la obediencia de ambos países, se desplegaron fuerzas de ocupación; unas 6.000-7.000 unidades de infantería y 2.000 de caballería permanecerían hasta 1655 en Escocia, repartidas por el país, mientras que para el sometimiento de los irlandeses se requirió un contingente de 7.000 soldados, que se instalaron con carácter permanente<sup>289</sup>. Hacia 1653, tanto Irlanda como Escocia habían sido vencidas e incorporadas a la República por las armas; en tres años Oliver Cromwell había triunfado allí donde los reyes ingleses habían fracasado durante siglos.

El otro frente interno al que se tuvo que enfrentar la naciente República no fue sino el de la reconstrucción interna del país. Para un régimen que había encontrado en la oligarquía de la *City* uno de sus principales valedores durante la guerra, el comercio representaba uno de los pilares más sólidos de su prosperidad y fortaleza, ineludible en la futura reconstrucción de un país que había quedado devastado tras diez años de guerras intestinas y que en 1649 encaraba una crisis de subsistencia. Cuando se aprecia desde la cómoda perspectiva que nos proporciona el tiempo, observamos cómo el hundimiento de la producción económica se trató de un socavón dado por la coyuntura bélica, puesto que a comienzos de los años cincuenta se registró una aguda recuperación de los niveles productivos previos al estallido de la guerra. En particular, destacamos la expansión que conocieron las industrias metalúrgica y naviera, dos sectores que articularían el poderío naval inglés de los años cincuenta. En la recuperación de la productividad agraria intervino la reanudación del proceso de cercamiento de campos (*enclosures*) y los estímulos asociados<sup>290</sup>. También cabe recordar que ese proceso de cercamiento, que afectó al conjunto de la Inglaterra del siglo XVII, desposeyó de la propiedad de la tierra a grandes masas de *commoners* (plebeyos) que se vieron descapitalizados y *arrojados* al océano en busca de fortuna en el Nuevo Mundo que se abría a los europeos; fueron un pilar fundamental en la configuración del temprano Atlántico anglosajón<sup>291</sup>.

Sin embargo, en lo que respectaba al comercio entre España e Inglaterra, ya no volvería a ser como antaño, habida cuenta de que la Paz de Westfalia había alterado el juego de la política internacional como para soslayar la reaparición de las Provincias Unidas, que representaban un mercado con características muy similares a las del inglés, lo que contemplaba asimismo el tipo

---

<sup>289</sup> CSPV 1647-1652, 28/498, Pietro Basadonna to the Doge and the Senate, Madrid, 21/6/1651; BNE Mss. 8687, fol. 17v; Recio Morales, 2015: 101-104. Una relación detallada de los gastos militares de 1650, en: *CJ*, VI: 472.

<sup>290</sup> Los historiadores marxistas, como Christopher Hill, han visto en la República un régimen resultante de una revolución burguesa, que abrió la veda al libre mercado y al capitalismo no intervencionista. Hill, 1980: 111, 118-119. Otros autores, como Stone, han sostenido que más bien se aceleraron tendencias socioeconómicas que ya se habían empezado a manifestar en los años treinta. Stone, 1980: 40-49. Una síntesis de la reconstrucción económica de Inglaterra durante los años cincuenta, en Hirst, 1996: 376-381; 1999: 272-273. El estudio más exhaustivo sobre la práctica de *enclosures* (o *inclosures*, si usamos la ortografía arcaica) sigue siendo el de Leonard, 1905: 101-146.

<sup>291</sup> Linebaugh & Rediker, 2000: 22-26. Estos autores se refieren al cercamiento de los campos como ejemplo de *expropiación* y concentración capitalista frente al más igualitario *open field system*. *Ibid.*: 17-18.

de demanda. De entrada, la reanudación de un comercio oficial hispano-neerlandés representó una fuerte competencia para el sector mercantil inglés, tal y como lo corroboró el asentamiento de cónsules neerlandeses en los puertos vascos entre 1648 y 1649<sup>292</sup>. Las exportaciones de lana castellana conocieron un auténtico revulsivo gracias a la demanda de los grandes centros fabriles neerlandeses<sup>293</sup>.

Y lo cierto es que en el ánimo de La Haya y más específicamente de la oligarquía mercantil neerlandesa cobraron una relevancia protagónica las razones lucrativas que las geopolíticas, en vista de los movimientos en dicha dirección. Apenas dos semanas después de la ratificación del tratado, los Estados Generales enviaron a cinco cónsules a Cádiz, Sevilla, Málaga, San Sebastián y Alicante, una representación diplomática y comercial que se extendería a otras villas portuarias, como Vigo, Bilbao, Barcelona y Canarias. El 5 de junio de 1649 fue aceptado Antonio Brun como representante de la Monarquía ante los Estados Generales. Al poco de su llegada en julio, Brun se reunió con el *vroedschap* de Ámsterdam, para abordar cuestiones relativas a los negocios de los empresarios neerlandeses, el comercio negrero y de la sal<sup>294</sup>.

Estos contactos traslucían los intereses mutuos por reforzar las transacciones bilaterales y reconstruir unos nexos comerciales que les eran beneficiosos, cuya materialización vino de la mano del tratado de navegación y comercio del 18 de mayo de 1650, ratificado el 17 de diciembre y publicado en Madrid el 12 de abril del año siguiente. Nació con el propósito de cerrar los flecos que Münster había dejado sueltos en ambas materias y no satisfechos con la adenda del 4 de febrero de 1648, ya que era insuficiente para especificar un asunto de tal relevancia, como reconocería el propio Brun tras varias reuniones con los diputados de los Estados Generales<sup>295</sup>. Por parte española, alimentó los anhelos de una alianza futura que contemplase la mutua asistencia económica y militar entre La Haya y Madrid.

---

<sup>292</sup> TSP, I: 200-201. Israel, 1989, 197-198, 200, 225, 229, 233, 261-263; Herrero Sánchez, 2000: 46-47, 48-50, 66, 350; Ormrod, 2003: 106-107; Alloza Aparicio, 2015: 139.

<sup>293</sup> Como los centros especializados en la producción de *lakens* (paños finos): Ámsterdam, Rotterdam y, sobre todo, los grandes talleres de Leiden, que asimismo necesitaban un mercado al que dar salida a su producción. En los mercados de estas ciudades la preciada materia prima castellana se vendía a precios más altos que en Inglaterra, así que en pocos años sobrepasaron a las exportaciones de lana al mercado inglés. Si en 1630 se exportaban a Inglaterra unas 5.000-6.000 balas de lana, el volumen de las exportaciones en 1648 se había reducido a apenas 1.500 balas. En cambio, en ese mismo año de la paz de Münster, los neerlandeses importaron de Castilla unas 5.000-6.000 balas para cubrir la demanda de sus talleres. Israel, 1989: 225-226, 261-263; Zabala Uriarte, 2003: 158; Ormrod, 2003: 107; Alloza Aparicio, 2008: 1.661.

<sup>294</sup> BL Add MS 14005, fol. 155r. Israel, 1997 [1982]: 318-319, 339, 341; Herrero Sánchez, 2000: 62-63, 73, 75.

<sup>295</sup> De ahí que se trabajase en la definición de este nuevo tratado, de 18 artículos, dotado de la misma validez que el tratado de Münster, y que llevó por título: *Tratado ajustado de orden del Rey Nuestro Señor, dada al señor embajador Antonio Brun, sobre la materia de la navegación, y comercio, con las personas diputadas por los señores Estados Generales de las Provincias Unidas del País Bajo*, del cual existe una edición impresa en Madrid, por Domingo García y Morrás, en 1651, que se conserva en AHN Est leg. 1702/1; Abreu y Bertodano (ed.), 1750, Felipe IV, VI: 76-93. Otro ejemplar se encuentra en BL Add MS 14005, fols. 214r-217r.

Para los intereses lucrativos de la oligarquía mercantil radicada en la *City* londinense se dibujaba un horizonte sombrío, puesto que el cese del conflicto hispano-neerlandés se estaba traduciendo en un desplazamiento del mercado español a manos de un poderoso rival como las Provincias Unidas, que podía ofrecer las mismas prestaciones gracias al vigor de su marina mercante, sus módicos fletes, sus plazas financieras y sus centros industriales<sup>296</sup>. Asimismo, el peso de Inglaterra como socio estratégico preferencial de España desde 1630 se veía socavado. Entre los efectos colaterales que trajo consigo el tratado de Münster figura la pérdida de razón de ser del Camino Inglés y con ello el final de su existencia misma, dado que los neerlandeses proporcionaban mayores garantías logísticas que los ingleses para la navegación española. La influencia inglesa en la política crediticia y exterior española se resintió seriamente<sup>297</sup>.

De resultas del acercamiento hispano-neerlandés, los mercaderes ingleses se encontrarían con nuevos frentes abiertos en su pugna con la oligarquía comercial neerlandesa, siendo uno de ellos el flanco meridional ibérico y las conexiones con el Mediterráneo, especialmente con Italia y el Imperio Otomano. Fue de la mano de la revalorización que ese ámbito conoció para la *English Levant Company* (en adelante, ELC) a mediados de siglo, cuando el 50% de las exportaciones procedentes de Londres se dirigía a dicho mar, de lo que se entiende que algunos de sus mercaderes no solo hubiesen logrado reunir un gran capital, sino que también disfrutasen de cierta influencia política y pudiesen tejer redes clientelares favorables. La activa participación de la marina militar inglesa en el teatro mediterráneo durante la década de los cincuenta se justificaría por la necesidad de defender esos negocios de la violencia marítima organizada que perturbaba el tráfico marítimo en la región, pero también de la creciente presencia de competidores neerlandeses<sup>298</sup>. Para entonces, los vínculos comerciales ingleses en el litoral mediterráneo ibérico se habían afianzado tanto que la nación británica en Málaga elevó en junio de 1652 un memorial a Felipe IV en el que le rogaban la incorporación de un juez privativo *para el conocimiento de sus causas*, aunque no tenemos constancia de que prosperase<sup>299</sup>.

En resumen, queremos mostrar la concurrencia de demasiados estímulos lucrativos en juego como para descuidar las relaciones bilaterales, y menos aún con la renovada competencia comercial de las Provincias Unidas, que también buscaban incrementar su poder en el mercado ibérico. Acaso dicha necesidad de granjearse apoyos externos fuese la causa de que los

---

<sup>296</sup> Huet, 1719: 83-84, 90-98; Taylor, 1972: 237-239.

<sup>297</sup> Israel, 1989: 200; Herrero Sánchez, 2000: 48-49; Alloza Aparicio, 2015: 133-134.

<sup>298</sup> Corbett, 1904, 2 vols.; Davis, 1961: 121, 131-133; 1962: 10, 12; Hill, 1980: 126-127; Valladares Ramírez, 1991: 965-991; Brenner, 2011 [1993]: 96-98, 103-104; Herrero Sánchez, 2000: 320-321; Martínez Ruiz, 2005: 1.045; Grafe, 2003: 12; Alloza Aparicio, 2015: 135; Yun Casalilla, 2019: 212. Acerca de las relaciones anglo-venecianas, véase Fusaro, 2017: 156-159, 167-171, 183-187.

<sup>299</sup> AHN Consejos lib. 2837, Inventario de reales decretos y consultas hechas a SM por el Consejo.

regímenes de Madrid y Londres tanteasen el acercamiento sin prestar mayor atención a las diferencias religiosas ni ideológicas. En todo un alarde de sentido de estado y pragmatismo político en el entendimiento de las relaciones internacionales, el equipo de don Luis de Haro manifestó una buena predisposición a ello, como así lo confirma su temprano reconocimiento oficial a la República de Inglaterra en enero de 1651, antes que cualquier otro poder soberano europeo. Ciertamente, supuso el deterioro de las relaciones con el partido monárquico del Príncipe de Gales en el exilio, pero se trataba un sacrificio razonable. Además, las relaciones con la corte estuardiana no habían sido precisamente modélicas. Y no menos importante; si se quería mantener la embajada de Cárdenas, era ineludible la renovación de sus credenciales, lo que entrañaba un implícito reconocimiento del régimen revolucionario inglés<sup>300</sup>.

Por parte de Westminster también se impuso una visión práctica de la situación a fin de no dilatar más la normalización de las relaciones con España, entre otras razones porque el partido del príncipe de Gales en el exilio se había adelantado enviando a Madrid a dos de sus mejores representantes, Edward Hyde y Francis Cottington. El primero de ellos, que sería el futuro conde de Clarendon, en una carta del 23 de mayo de 1650 al sacerdote católico sir Toby Matthew se lamentaba de la manifiesta pasividad de las restantes potencias europeas ante la precaria situación del titular de la Corona de Inglaterra<sup>301</sup>. En la corte española, a la que llegaron en noviembre, los dos representantes se reunieron con Haro para ganarse su respaldo a la causa realista. La primera audiencia privada con el rey español se celebró el 22 de diciembre, en la que Hyde y Cottington propusieron una alianza con la mediación del papa, de los príncipes católicos de Irlanda y Owen O'Neill, así como el compromiso por parte de Carlos de conceder amplios privilegios a sus súbditos católicos. Ambos representantes enviaron una circular a los mercaderes ingleses residentes en España ofreciéndoles mediación para cualquier asunto, pero pidiéndoles también un listado de todos los integrantes de la comunidad mercantil británica (inglesa, escocesa e irlandesa) afincada en Sevilla. Una de las demandas concernía a la libertad portuaria con los dominios españoles, algo que Haro no estaba dispuesto a satisfacer<sup>302</sup>.

También Westminster manifestó su interés por mejorar las relaciones con la corte española, a la que no podía dejar de lado, dados los estrechos lazos comerciales existentes. En mayo de 1645 el Parlamento expidió una carta de acreditación para el doctor Walter Walker y el señor Peter Thelwall con el fin de que marchasen a España en calidad de agentes al servicio de la

---

<sup>300</sup> Fernández Suárez, 1979: 37-38; Alloza Aparicio, 2017: 358-359.

<sup>301</sup> *Life and Administration*, III, letter XXX: 55.

<sup>302</sup> *CCSP*, II, núm. 170: 31; núms. 195-196, 202: 35-36

causa parlamentaria, aunque sin concretar nada<sup>303</sup>. Lograda la victoria en la guerra, Westminster confiaba en obtener concesiones comerciales si se acercaba a España, pero para ello debía adelantarse a los rivales monárquicos, quienes todavía en abril no habían concertado ninguna alianza<sup>304</sup>. Como agente en Madrid eligieron a Anthony Ascham, un hombre frágil y enfermizo, si bien un prominente teórico del republicanismo inglés. Dejando de lado su lealtad a un régimen regicida, Ascham no suscitaba en los españoles más desconfianza que los enviados realistas, quienes habían reafirmado su compromiso con el partido bragancista. Hubo consejeros, como el conde de Castrillo, que preferían el régimen republicano inglés, antes que un aliado tan poco confiable como Carlos I, de quien incluso Cárdenas manifestó sus reservas<sup>305</sup>.

Una serie de incidentes y malentendidos darían al traste con los esfuerzos en aras de este entendimiento entre Madrid y Londres. Para ser más precisos, fueron dos los factores que agriarían sin remedio las conversaciones bilaterales: el primero, las acciones militares en las aguas de la Península Ibérica; el segundo, el asesinato del embajador republicano inglés. Pese a que puedan parecer inconexos, guardan una relación muy estrecha. Entre los realistas, aparte de los focos de resistencia en las Sorlingas, Jersey y algunas islas de las Indias Occidentales, aún quedaban algunos individuos notables obstinados en resistir hasta el fin, ya dentro o fuera de las Islas Británicas. Uno de los que puso en mayores aprietos al régimen republicano fue el príncipe Rupert del Rin, duque de Cumberland, un *cavalier* sobrino de Carlos I de Inglaterra, quien además había enviado misivas a la corte española para persuadir al duque de Haro de la conveniencia de unir sus esfuerzos con el partido del príncipe de Gales<sup>306</sup>.

Pero el verdadero peligro que constituía Rupert para la República yacía en su hábil escuadra, capaz de hostilizar el comercio marítimo inglés y de generar serias perturbaciones en las aguas territoriales. Con la reactivación de la guerra en 1648, el príncipe Rupert se puso al mando de una escuadra cuya marinería se había amotinado y huido a Helvoetsluys, en Holanda. Sin que le concediese importancia a la palmaria superioridad naval de sus oponentes, este príncipe rebelde emplearía su flota en campañas predatorias contra los mercantes de pabellón republicano; así minaría los ingresos del nuevo régimen a la vez que obtendría botín con el que financiar la resistencia realista. Westminster comisionó en 1648 a un prometedor Robert Blake, asistido por otros oficiales (Deane y Popham), para cazar a Rupert en Kinsale. De nuevo Rupert

---

<sup>303</sup> BL Add MS 4155, fols. 247r-248v.

<sup>304</sup> CCSP, II, núm. 270: 51.

<sup>305</sup> AGS Est leg. 2526, Cartas de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 14/12/1649 y 15/2/1650; Fernández Suárez, 1979: 41.

<sup>306</sup> DNB, 1897, XLIX: 405-417; Fernández Suárez, 1979: 39.

se zafó de sus captores y esta vez emprendió un arriesgado periplo que lo llevó a la capital portuguesa, en cuya rada, en la desembocadura del Tajo, buscó refugio<sup>307</sup>.

En su singladura de Irlanda a Lisboa, la flotilla del príncipe había capturado numerosas presas, entre las que se contaban naves que habían zarpado directamente de puertos españoles. Hubo barcos, los más poderosos, que fueron integrados en la flotilla de Rupert, como *Second Charles* (40 piezas) y el *Henry* (36), mientras que otros fueron vendidos, como se obró con un bajel procedente de Sanlúcar cuya carga se valoraba en 400.000 ducados en barras de plata y reales, un caudal del que se vieron privadas las arcas de la República de Inglaterra, que era el lugar de destino. Desde Westminster se instó al apresto de 74 barcos de guerra para acabar con Rupert, aunque las dificultades para reclutar marinería ralentizaron los preparativos<sup>308</sup>.

Las autoridades portuguesas daban por buenas las capturas hechas por Rupert y permitían su venta, al igual que hacían con los mercantes prendidos por corsarios —muchos de ellos irlandeses— que servían al príncipe de Gales. Era una señal más de la cooperación entre las casas de Braganza y Estuardo, que contrariaba los intereses comerciales de la corte española y dificultaba las negociaciones de Felipe IV con los enviados realistas. Tal era la perturbación que ocasionaba esta actividad corsaria, que el mismo Felipe IV en diciembre de 1649 hubo de requerirle a Cottington y a Hyde que diesen instrucciones a Rupert para que no importunase a cinco navíos que estaban a punto de zarpar con destino Flandes<sup>309</sup>.

En Inglaterra se trabajó a lo largo del mes de diciembre de 1649 en el apresto de una escuadra de treinta navíos fuertemente artillados para hacerse a la mar y enfrentarse a Rupert, cuyas fuerzas estimaba el embajador español en catorce barcos de portes diversos<sup>310</sup>. Durante los primeros meses de 1650 la flotilla de Rupert se hizo notar en las aguas del litoral andaluz, por donde patrullaba, y podría ampararse en el artículo octavo del tratado de 1630, en virtud del cual se garantizaba a los navíos de los súbditos del rey de Inglaterra el libre ingreso en los puertos españoles, siempre y cuando existiese una causa justificada para ello y observase las leyes del contrabando<sup>311</sup>. De hecho, el propio Hyde reconoció en una carta del 19 de octubre de 1650 dirigida a Rupert que presionó a Felipe IV para que concediese el libre ingreso de la flotilla en los puertos españoles<sup>312</sup>.

---

<sup>307</sup> Los barcos de la flota de Rupert eran: *Constant Reformation* (42 cañones de porte), *Convertine* (40), *Swallow* (36), *Scott* (30), *Blackamoor Lady* (18), *Mary* (14) y *Black Knight* (14). Una exhaustiva exposición de los hechos se puede leer en Warburton, 1849, III, 259-260, 264-278; Clowes (ed.), 1897, vol. 2: 118-121; Capp, 1989: 60-63.

<sup>308</sup> AGS Est leg. 2524, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 13/4/1649.

<sup>309</sup> AGS Est leg. 2526, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 14/12/1649; CCSP, II, núm. 177: 32.

<sup>310</sup> AGS Est leg. 2526, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 24/12/1649.

<sup>311</sup> AGS Est leg. 2526, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 25/1/1650.

<sup>312</sup> *Life and Administration*, III, letter XXXIII, 59.

Finalmente, se retiró con su flotilla a Lisboa, al abrigo de su rada. La tensión militar que había ocasionado la presencia de Rupert coincidió casi con la llegada de un convoy enviado por Londres como escolta del navío *La doncella* a bordo del que iba el embajador Anthony Ascham. Este desembarcó el 27 de marzo de 1650 en El Puerto de Santa María después de un conflictivo viaje en el que hubo ocasión de combatir con un navío francés, lo que minó tanto la ya de por sí maltrecha salud del residente, que se vio en la necesidad de guardar reposo hasta junio<sup>313</sup>. Mientras, el 10 de marzo llegó a Cascaes una escuadra de 14 naves y 2 yates que zarpó de Inglaterra el 14 de febrero, enviada por el Parlamento y comandada por Robert Blake, con un residente a bordo para que sirviese en la corte portuguesa. A Blake se le dieron instrucciones para solicitar la amistad y confederación con Juan IV, a quien se le requeriría la restitución de las naves inglesas que tenía en su poder el príncipe Rupert<sup>314</sup>.

Al no obtener ninguna respuesta satisfactoria, Blake reunió en consejo a sus principales oficiales el 21 de marzo, que se decidieron a aprovechar el viento favorable para embestir a Rupert en el interior de la bahía. Una semana permaneció la escuadra de Blake bloqueando la desembocadura del Tajo y cruzando fuego de artillería con las dos grandes fortificaciones que la vigilaban desde tierra. El 28 de marzo lograron ingresar en el interior de la ensenada bajo la promesa de parlamentar con algunos enviados los términos en los que se negociaría la rendición de Rupert. Como no fue posible concretar ningún acuerdo, y en vista del riesgo que conllevaría cualquier acción armada allí, Blake retiró su escuadra a la espera de una oportunidad más favorable para emplear la fuerza. Entretanto, capturó dos navíos franceses que habían llegado a ese paraje con 1.000 efectivos de refuerzo para la flota del príncipe Rupert<sup>315</sup>.

La situación se deterioró decisivamente el 6 de junio, cuando un grupo de seis agentes realistas asesinaron a Anthony Ascham al día siguiente de su llegada a Madrid<sup>316</sup>. Quizás, de no haberse refugiado los homicidas en la inmunidad eclesiástica del Hospital de San Andrés, el asunto no se hubiese enrevesado tanto. Se le presentaba una comprometida disyuntiva a Felipe

---

<sup>313</sup> AGS Est leg. 2526, Cartas del duque de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 24-27/3/1650.

<sup>314</sup> AGS Est leg. 2526, Copia de una carta del capitán Charles Thorowgood escrita en la bahía de Santa Catalina del Río de Lisboa, a último de marzo de este año de 1650 (traducida del inglés), adjunta en una carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 29/4/1650; CSPD 1649-1650, Additional instructions for the generals of the fleet, for this southern expedition, 17/1/1650: 483-485; *TSP*, I: 134-136; Warburton, 1849, III, 255; Clowes (ed.), 1897, vol. 2: 124-125. La lista de los barcos que componían la escuadra de Blake, en *Ibid.*: 125.

<sup>315</sup> AGS Est leg. 2526, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 29/4/1650; Warburton, 1849, III: 304; Hepworth Dixon, 1852: 141; Clowes (ed.), 1898, II: 126.

<sup>316</sup> AHN Est lib. 723, *Resumen...*, Madrid, 3/6/1693. Del asesinato de Anthony Ascham existe una minuciosa descripción en la carta del 7 de junio que escribieron Cottington y Hyde al secretario Long, en la cual también se defendía de cualquier rumor que los vinculase a ellos con el magnicidio. *Life and Administration*, III, letter XXXI, 56-58. Para profundizar sobre este magnicidio, del que no entraremos en detalles, véanse: Fernández Suárez, 1979: 42-45; Sanz Camañes, 2012: 378-380; Alloza Aparicio, 2015: 88-91.

IV, quien tendría que elegir entre aplicarles un castigo que satisficiera a Westminster, como dictaba el realismo político, o atenerse a la inmunidad eclesiástica, cumpliendo con el deber que se le presuponía como Rey Católico ante la presión del clero y del sentir general de sus súbditos, favorables a los reos. En los días siguientes las sesiones plenarias del Consejo se sucedieron una tras otra en busca de un remedio que no desairase a ninguna de las dos partes. Pero lo cierto es que el monarca español se comprometió en cuanto el 10 de junio envió a Cárdenas la noticia del asesinato con las condolencias para el Parlamento y la promesa de unas rápidas reparaciones que finalmente nunca se materializaron<sup>317</sup>.

Tabla 1. Escuadra inglesa desplegada sobre Lisboa (ca. junio 1650)

Nombre	Tripulación	Toneladas	Piezas de bronce	Piezas de hierro
<i>Resolution</i>	500	1.400	84	-
<i>St. Andrew</i>	300	1.100	56	-
<i>Bonaventure</i>	200	800	42	-
<i>Hercules</i>	150	500	-	36
<i>Great Lewis</i>	150	500	-	34
<i>Phoenix</i>	200	500	20	20
<i>Tiger</i> (o <i>Leopard</i> )	160	500	19	19
<i>Elizabeth</i>	160	500	10	28
<i>Providence</i>	150	400	30	-
<i>Expedition</i>	150	400	30	-
<i>Brazil</i>	100	300	-	24
<i>Prosperity</i>	150	500	-	34
<i>Hannibal</i>	150	500	4	34
<i>Cafir</i> (sic)	150	600	-	34
<i>Juan y María</i> (sic) <i>¿John?</i>	100	300	-	26
<i>Mayflower</i>	100	300	-	26
<i>Samaritan</i>	100	250	-	26
<i>Lisbon</i> (fragata de Lisboa)	80	250	-	24
<i>Reason</i>	80	250	-	20
<i>Alexander</i>	80	250	-	20
<i>Seneca</i> (brulote)	30	150	-	10
<b>Total:</b>	<b>3.240</b>	<b>10.250</b>	<b>295</b>	<b>415</b>

Fuentes: AGS Est leg. 2526, Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 3/7/1650.

Por si fuese poco, la tensión militar alcanzó un nuevo punto álgido en junio cuando la marina militar republicana, ahora conformada por 54 barcos de guerra gracias a los refuerzos de Popham<sup>318</sup>, se posó frente a la capital portuguesa, bloqueando la comunicación entre la misma y el océano, a la espera de contender con la flota realista allí guarecida. De paso, Robert

<sup>317</sup> AGS Est leg. 2526, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 9/6/1650; Alloza Aparicio, 2017: 362.

<sup>318</sup> CSPD 1650, Admiralty to the Commissioners, Whitehall, 14/5/1650: 160; TSP, I: 144-145; Capp, 1989: 64.

Blake recogería al representante que el Parlamento había enviado a la corte de Juan IV en marzo para negociar una alianza, pero que como única respuesta había recibido evasivas. La marina militar se desplegó a lo largo del litoral portugués en varios sectores, con sus navíos concentrados en grupos frente a los principales puertos —Oporto, Lisboa, Lagos y Faro— para interrumpir las comunicaciones de ese reino con el exterior. Hubo ocasiones, entre la primavera de 1650 y la de 1651, en las que sobre Cascaes llegaron a concentrarse hasta 35 naves de guerra para cortarle la salida a Rupert, pero también a los navíos que, procedentes del exterior, transportaban víveres y otros suministros a Lisboa, donde la carestía ya se hacía notar; a 220 reales de plata se pagaba la fanega de trigo, y el único pan que se podía conseguir era el de broa<sup>319</sup>.

Esta estrategia le reportó a Robert Blake sus primeras presas: nueve mercantes fletados para navegar a Brasil con vituallas y pertrechos navales por valor de 400.000 escudos, amén de la captura de 17 pesqueros portugueses<sup>320</sup>. Aparte, los oficiales ingleses ensayaron en una situación de guerra real una serie de métodos operacionales que en el futuro emplearían contra los españoles. El inconveniente del bloqueo residía en su exigencia organizativa y elevado coste, ya que obligada a un esfuerzo logístico difícil de asumir para las marinas de la época<sup>321</sup>.

Tabla 2. Escuadra inglesa sobre Cádiz (ca. junio de 1650)

Nombre	Tripulación	Toneladas	Piezas de bronce	Piezas de hierro
<i>(Happy) Entrance</i>	230	800	46	-
<i>Red Lion</i> (o <i>Leopard</i> )	220	1.000	56	-
<i>St. George</i>	300	1.200	56	-
<i>John</i>	180	600	6	26
<i>Marchant</i>	120	400	-	30
<i>Adventure</i>	160	500	40	-
<i>Assurance</i>	150	500	19	19
Patache de fuego	20	150	-	8
Patache y carabela	20	60	-	6
<b>Total:</b>	<b>1.400</b>	<b>5.210</b>	<b>223</b>	<b>89</b>

Fuente: AGS Est leg. 2526, Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 3/7/1650.

En junio una sección formada por siete navíos de guerra y dos brulotes se había escindido del cuerpo principal de la armada parlamentaria para navegar al sur y cubrir el segmento correspondiente con el Algarve, donde la inteligencia inglesa había informado de la presencia

<sup>319</sup> AMN FN 28/38/26, Relación de la victoria de la Armada de Inglaterra, Sevilla, Juan Gómez de Blas, 1650.

<sup>320</sup> AGS Est leg. 2526, Copia de carta de Badiley para Medinaceli, Cádiz, 29/6/1650; Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 3/7/1650. AMN FN 28/38/26, Relación de la victoria de la Armada de Inglaterra, Dixon, 185: 141; Gardiner, 1894, I, 331-334; Clowes (ed.), 1898, II, 128.

<sup>321</sup> CSPD 1650, Admiralty Committee to the Commissioners Whitehall, 4/7/1650: 233.

de 16 navíos franceses que iban en auxilio de Portugal y del príncipe Rupert. Es posible que se tratase de una información errónea, puesto que en el paraje de Lagos solo se descubrieron cinco naves de guerra francesas, con las que se entabló una rápida refriega que se saldó con el naufragio de una de ellas, de 28 piezas de porte y 250 hombres de tripulación, si damos por válido el testimonio del vicealmirante inglés Richard Badiley. Los ingleses tomaron 140 prisioneros de ese barco, pero las otras cuatro naves eludieron a su enemigo y se refugiaron al amparo de la batería del castillo de Lagos. Badiley prosiguió su singladura al sur para dar carena a sus barcos y reponer bastimentos en Cádiz<sup>322</sup>.

La exhibición de poderío militar que la marina parlamentaria estaba desplegando en las costas occidentales ibéricas era tal, que su sola visión bastaba para concitar los peores recelos entre las autoridades portuarias españolas, temerosas de que a Westminster hubiesen llegado noticias del asesinato de Ascham y como represalia su marina estuviese preparando una agresión contra el litoral español. Al menos estos eran los parámetros en los que se movían las cuitas del conde de Frigiliana, gobernador de la plaza de Cádiz, quien el 28 de junio alertó de la prolongada presencia en el acceso a la bahía de la flota de Richard Badiley. Este llevaba consigo un despacho para el duque de Medinaceli y solicitó que se le permitiese ingresar en la bahía para darles carena de firme a los barcos de su escuadra, hacer aguada y acopiar vituallas, a lo que el gobernador gaditano accedió<sup>323</sup>.

El duque de Medinaceli acudió al lugar, no solo para parlamentar con Badiley, sino también para observar el movimiento de los navíos ingleses, de cuyas verdaderas intenciones desconfiaba. Expresó las debidas condolencias al vicealmirante inglés por el magnicidio del representante enviado a Madrid y le dio su palabra de que la justicia del rey sabría castigar a los asesinos con el rigor apropiado. Asimismo, sugirió a su interlocutor que marchase con su flota al puerto de Sanlúcar, donde le saldría más barato proveerse de pertrechos y vituallas sin necesidad de alejarse tanto de la costa portuguesa. En realidad, lo que le preocupaba al duque era la presencia de los navíos ingleses en una zona de sensible importancia militar como lo era la bahía de Cádiz, donde podrían hacer un reconocimiento de las instalaciones portuarias y del sistema defensivo, tanto de sus fortalezas como de sus segmentos vulnerables. Pero como los navíos ya habían accedido a la bahía, no le fue posible convencer al oficial inglés para que se

---

<sup>322</sup> AGS Est leg. 2526, Copia de carta de Badiley para el duque de Medinaceli, Cádiz, 29/6/1650; Capp, 1989: 65. De Richard Badiley cabe referir que fue un connotado oficial naval inglés de la primera mitad del siglo XVII que prestó sus servicios a la marina militar del Parlamento. *DNB*, 1885, II: 388-389.

<sup>323</sup> AGS Est leg. 2526, Carta del duque de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 3/7/1650; Fernando Ruiz de Contreras avisa de la resolución de SM con ocasión de la llegada a Cádiz de diez navíos del Parlamento de Inglaterra, Madrid, 6/7/1650. Corbett, 1904, vol. 1, 210.

retirase a Sanlúcar. En cualquier caso, supo por boca del propio Badiley que la marina inglesa se había propuesto mantener el bloqueo contra Portugal hasta la llegada del invierno, cuando se dejaría un grupo de diez fragatas patrullando en corso las aguas colindantes con Lisboa, a la vez que una flota de diez navíos sería despachada al Mediterráneo para corsear contra los mercantes franceses. Los ingleses capturarían numerosos barcos gracias a este planteamiento estratégico, entre ellas una nave portuguesa del comercio con las Indias Orientales<sup>324</sup>.

Con el comienzo del otoño, la marina parlamentaria se encontraba exhausta; tanto sus tripulaciones como los barcos acusaban el desgaste de siete meses de continuo despliegue en el Atlántico, por lo que se volvió imperiosa la necesidad de retirar la mayor parte de la escuadra de Popham para su reabastecimiento, como se obró el 3 de septiembre, de acuerdo con las instrucciones el Parlamento, entonces más atento a la campaña escocesa. También Badiley regresó con su escuadra y un convoy mercante a Inglaterra, adonde llegaría el 9 de noviembre. Solo Robert Blake persistió en su posición con los nueve navíos bajo su mando directo, determinado a capturar la flota de 23 velas procedente del Brasil portugués con una valiosa carga y al mismo tiempo obstruirle la salida a la flotilla de Rupert, cuya nao capitana había quedado maltrecha y desarbolada de resultas del cruce de fuego con las fuerzas de Blake.

El 14 de septiembre aconteció el choque con la flota procedente de Rio de Janeiro, consistente en 21 naves, que intentaba ingresar en la rada lisboeta sin que sus oficiales imaginasen siquiera la trampa inglesa. Este incidente supuso un duro golpe para el maltrecho sector naviero portugués; los ingleses hundieron cuatro galeones (la almiranta incluida) y capturaron siete, escapando solo los diez mercantes restantes, que se resguardaron en Lisboa. Como la escuadra de Blake acusaba también el desgaste, se retiró a Cádiz llevando consigo los barcos portugueses capturados. El botín incluía 4.000-5.200 baúles de azúcar, 150 arrobas de palo Brasil, corambre, ámbar, almizcles, algalia y otros bienes de gran valor, 400 esclavos africanos y 400-1.200 prisioneros, todo por valor de más de dos millones de pesos. El 2 de octubre la escuadra de Blake fondeaba en Cádiz para carenar sus barcos, atender las bajas y reabastecerse<sup>325</sup>. La flota de Rupert, reducida a seis navíos<sup>326</sup>, también hubo de abandonar Lisboa el 30 de septiembre —el 12 de octubre de 1650 en las fuentes inglesas—, aprovechando que Blake se había retirado a

---

<sup>324</sup> AMN FN 28/38/26, Relación de la victoria de la Armada de Inglaterra; AGS Est leg. 2526, Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 3/7/1650.

<sup>325</sup> AMN FN 28/38/26, Relación de la victoria de la Armada de Inglaterra; TNA SP 89/4/34, Admiralty Committee: minute on the seizure of the 9 Brazil ships by Blake, London, 26/3/1651; SP 89/4/44, Balance sheet of accounts, London, 11/1651; Dixon, 1852: 142-146; Gardiner, 1894, I, 335-336; Clowes (ed.), 1898, II, 130; Corbett, 1904, vol. 1, 213-214. Los barcos que quedaron al mando de Blake eran: *Bonaventure* (42 cañones), *Leopard* (38), *Phoenix* (40), *Expedition* (30), *Elizabeth* (38), *Constant Warwick* (32) y *John* (26).

<sup>326</sup> *Constant Reformation* (52), *Swallow* (40), *Black Prince* (40), *Second Charles* (40), *Mary* (30) y *Henry* (30).

Cádiz, pero también debido a las presiones de un rey Juan IV que no estaba dispuesto a correr mayores riesgos con el régimen republicano inglés ni a contribuir a una potencia alianza entre este y Felipe IV en contra de Portugal<sup>327</sup>.

El *cavalier* inglés y las unidades que aún le eran fieles buscaron refugio en el Mediterráneo. En su periplo, bordeando el litoral malagueño en dirección nordeste, la flotilla de Rupert dejó tras de sí un reguero de incidentes con cuantas naos mercantes del Parlamento encontró fondeadas en los puertos y calas a su paso, prendiendo cuatro bajeles y quemando otros dos a la altura de Vélez y Motril, cruzando disparos con el castillo de Estepona y rechazado por la autoridad portuaria de Málaga, que le negó al príncipe su ingreso en el puerto de dicha ciudad. El *raid* de la flotilla culminó en los primeros días de noviembre, con la casi total destrucción de la misma frente a Cartagena, adonde cinco de sus barcos habían navegado para refugiarse de Robert Blake, quien les había seguido la pista hasta allí. No obstante, medió el azar, ya que cuatro de los barcos de Rupert encallaron en la orilla, víctimas de un temporal, mientras que el *Black Prince* fue quemado en la playa por su propia tripulación<sup>328</sup>.

Blake emprendió el regreso a Inglaterra en febrero de 1651. Entretanto, de la flotilla de Rupert solo sobrevivieron los barcos principales, a bordo de los cuales iban el propio príncipe y su hermano y aliado príncipe Maurice, quienes pusieron proa en dirección nordeste, a Tolón, puerto en el que recompondrían su escuadra gracias a la ayuda francesa<sup>329</sup>. Para fines de la primavera de 1651, de nuevo se hizo a la vela la nueva escuadra del príncipe Rupert, ahora de seis u ocho bajeles fuertemente artillados, que salvó la singladura entre la Costa Azul y el Estrecho de Gibraltar al tiempo que se cobraba presas en su periplo. En junio se detuvieron entre Cádiz y Sanlúcar, a la espera de nuevos mercantes que les proporcionasen botín. Ante la falta de éxito, reanudaron su derrota al Nuevo Mundo, donde emprenderían acciones corsarias en los años siguientes<sup>330</sup>. Simultáneamente, William Penn fue comisionado al Mediterráneo al frente de otra escuadra para limpiar esas aguas de los corsarios franceses que constituían una amenaza para las rutas comerciales inglesas<sup>331</sup>.

Las operaciones que desempeñaron las fuerzas de la *Parliamentary Navy* han de ser justamente ponderadas no como mero hecho anecdótico, sino en tanto que reflejo de las crecientes aptitudes navales de Inglaterra. Acaso lo más pertinente para nuestro estudio estribe en

---

<sup>327</sup> AMN FN 28/38/26, Relación de la victoria de la Armada de Inglaterra.

<sup>328</sup> CSPV 1647-1652, 28/435, 438, Basadonna to the Doge and Senate, Madrid, 23 y 30/11/1650; Warburton, 1849, III, 314-318; Clowes (ed.), 1897, II: 131-132; Corbett, 1904, I: 218-219; Alloza Aparicio, 2015: 96, 101-102.

<sup>329</sup> Dixon, 1852: 161; Gardiner, 1894, I, 339; Clowes (ed.), 1897, vol. 2: 134; Capp, 1989: 65.

<sup>330</sup> CSPV 1647-1652, 28/497, Basadonna to the Doge and Senate, Madrid, 21/6/1651; Warburton, 1849, III, 324-325; Clowes (ed.), 1897, II: 135; Capp, 1989: 65-66.

<sup>331</sup> Brenner, 2011 [1993]: 648.

la condición de ensayo para la futura contienda con España que revistió la actuación de la marina militar parlamentaria —y particularmente de Blake— en las costas peninsulares, dado que permitió un reconocimiento del sistema portuario del litoral andaluz, de los medios defensivos existentes —marítimos y terrestres—, así como un acercamiento a la capacidad organizativa y logística de la Monarquía Católica para la defensa de su flanco meridional. Cuanta información se recabó en el curso de estas maniobras poseyó su utilidad para la guerra de 1655-1660.

El Parlamento reconoció públicamente el desempeño del que Robert Blake había hecho gala como oficial de la marina militar y, en concreto, por el revolucionario uso de mercantes eficazmente artillados y tripulados para el bloqueo al litoral portugués. Por ende, lo recompensó con una pensión vitalicia de 1.000 libras<sup>332</sup>. No era para menos, pues había hecho realidad el proyecto de marina militar del futuro que en su momento bosquejó el gabinete de Carlos I. De igual modo, sus oficiales y tripulaciones habían demostrado una cooperación y coordinación entre sí sin las cuales no hubiese sido factible un bloqueo tan sistemático y fructífero para la marina parlamentaria. Por último, pero no menos importante, se tomó buena nota de la incursión de Robert Blake en el Mediterráneo, mar en el que se jugaban tantos intereses para el comercio exterior de Inglaterra y al que se le destinaría nuevamente<sup>333</sup>.

Por lo que hace a la escuadra parlamentaria que capitaneó Blake durante su ofensiva, fue atacada por la batería del castillo de Cartagena, que abrió fuego contra ella en el transcurso de la batalla con la flotilla rebelde de Rupert. Blake elevó quejas a Felipe IV por semejante acto de hostilidad, contrario a cualquier predisposición de alianza. A lo que han de sumarse las pérdidas de mercantes parlamentarios en el litoral andaluz a manos de Rupert, ante lo que el propio rey Felipe accedió a reparaciones echando mano de los bienes embargados a las naves inglesas realistas; además, conminó a Fernández Marmolejo, gobernador de Murcia, para que mostrase un trato deferente a los mercantes del Parlamento que recalasen en Cartagena<sup>334</sup>.

El régimen republicano tomó medidas, en vista del daño que su marina mercante había sufrido a manos de la flotilla de Rupert, quien actuó con la connivencia y tácito respaldo del rey portugués y de los corsarios realistas flamencos y franceses. Estos, en el curso de 21 meses de operaciones militares por mar, prendieron 5.000 toneladas de la flota mercante del Parlamento, 400 piezas de artillería y bienes valorados en 500.000 libras<sup>335</sup>. En el otoño de 1650

---

<sup>332</sup> Clowes (ed.), 1898, II, 132; Rumeu de Armas, 1947-1950: 139.

<sup>333</sup> Gardiner, 1894, I, 340-341; Clowes (ed.), 1898, II, 132.

<sup>334</sup> AGS Est leg. 2527, Copia de consulta de SM para el corregidor de Cartagena, Madrid, 24/11/1650. La carta de agradecimiento de Robert Blake al rey en: *Ibid.*, Traducción de una copia de una carta del almirante Blake para SM, Cartagena, 15/12/1650.

<sup>335</sup> TNA PRO 18/9/305-307; Gardiner, 1894, I, 339; Groenveld, 1987: 558; Capp, 1989: 61, 66.

Westminster llevó adelante una batería de leyes para la defensa de su comercio marítimo. Consistiría en el despliegue de convoyes artillados como escolta y la aprobación de represalias contra el tráfico marítimo portugués, lo que facultaría a sus barcos a prender cualquier bajel, mercante o militar, de pabellón luso o monárquico: «for recovery of the damages sustained by this State, did empower the Council of State to grant letters of reprisals against the Portugals (sic), and their ships and goods, on behalf of this Commonwealth»<sup>336</sup>. Frente a Pasajes se presencié la captura de una fragata de pabellón real inglés fue capturada por parte de don Manuel Bañuelos a favor del bando parlamentario<sup>337</sup>.

En la esfera de la alta diplomacia se hicieron sentir estos remanentes del conflicto civil inglés en aguas territoriales de España y la crispación desatada con las autoridades españolas en más ocasiones de lo deseable resintió las negociaciones con el partido realista en el exilio y con la República. Los consejeros partidarios del acercamiento con el gobierno republicano inglés encajaron un serio revés cuando les llegó la noticia de que las credenciales enviadas a Cárdenas fueron rechazadas por Westminster, que aducía un error de formalismo, dado que el Parlamento requería que la fórmula de tratamiento fuese *Parlamento Republica Angliae*, en vez del *Ilustrísimo Parlamento* escrito en las credenciales para Cárdenas<sup>338</sup>. Es muy plausible que esto respondiese a una herramienta de presión por parte inglesa para que Madrid satisficiera el caso Ascham. Entre septiembre y octubre de 1650 los consejeros se reunieron para perfilar la futura línea de actuación e instaron al rey a que se decidiese de una vez en relación con el reconocimiento de la República y el castigo a los magnicidas<sup>339</sup>. Cárdenas advirtió que, de lo contrario, faltaría a su palabra y en Westminster lo interpretarían como un menosprecio, aún más cuando los ingleses no entendían la inmunidad del fuero eclesiástico. El embajador apremió a la corte para que le enviasen las credenciales cuanto antes<sup>340</sup>.

Andado el otoño de 1650 por fin el rey español se decidió a dar los primeros pasos en la dirección que le aconsejaba la conveniencia de estado, sobre todo en un momento en el que la Monarquía no podía permitirse el lujo de aislarse en la escena internacional si quería que la guerra en el exterior marchase a su favor. Los enviados realistas, Hyde y Cottington, fueron expulsados de la corte en noviembre, dado que su presencia se veía contraria a las demandas del gobierno republicano, pero también porque pesaba sobre ellos la sospecha de estar detrás

---

<sup>336</sup> AOI, October 1650: 444; November, 1650: 449. *CJ*, VI: 466-467, 489-490, 493. Acerca de esta política de fuerza en el mar que desplegó Inglaterra, véase Capp, 1989: 70-72.

<sup>337</sup> Fernández Suárez, 1979: 57.

<sup>338</sup> AHN Est lib. 723, Resumen de diferentes consultas, Madrid, 3/6/1693. Alloza Aparicio, 2015: 91.

<sup>339</sup> AGS Est leg. 2528, Junta de la Posada del Consejo, Madrid, 4/9/1650.

<sup>340</sup> AGS Est legs. 2527 y 2528, Cartas de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 23/9/1650 y 9/12/1650.

del asesinato de Ascham y de haber consentido las acciones corsarias de Rupert en la costa española. Dos semanas después, el 3 de diciembre, el rey firmó su reconocimiento oficial de la República y Estado Libre de Inglaterra, junto con las nuevas credenciales para don Alonso de Cárdenas, quien fue recibido en Westminster el 26 de diciembre con toda pompa y boato<sup>341</sup>. Por consiguiente, Felipe IV —el Rey Católico— se convirtió en el primer soberano cuyo reconocimiento legitimaba una república protestante.

### **1.5. Esperanzas rotas (1653-1654)**

Este comienzo, aunque pudo parecer prometedor, careció del necesario recorrido como para que se materializase en una verdadera alianza de carácter comercial y militar, precisamente lo que de verdad le convenía a Felipe IV, quien instó a su embajador en la capital inglesa para que ajustase lo antes posible un tratado con el gobierno inglés que considerase la alianza con la provincia de Holanda en vista de una confederación antifrancesa y, de ser posible, también contra Portugal<sup>342</sup>. Sin embargo, este proyecto resultaba a todas luces irrealizable a la altura de 1651, dado la escalada de tensión prebélica entre Inglaterra y las Provincias Unidas, fruto de la rivalidad comercial que las enfrentaba, pero también porque la corte española todavía no había reparado el asesinato de Ascham. Esto último impacientaba al Parlamento, como lo hizo saber por escrito su secretario Henry Scobell, quien lamentaba que el rey español incumpliese la palabra dada<sup>343</sup>. En cualquier caso, la República debía atender sus prioridades domésticas, en particular su campaña estival contra los escoceses en 1651<sup>344</sup>, lo que la obligó a desatender los asuntos internacionales momentáneamente. Así que, pasaron los meses y llegó el año 1652 con el único consuelo de la neutralidad inglesa, de la que tanto dependía España para lograr un resultado favorable en su guerra europea.

Por entonces, nuevos nubarrones amenazaban la seguridad de la navegación comercial en las aguas territoriales españolas; a fines de 1651 se registraron en la bahía de Gibraltar numerosos incidentes entre naves mercantes neerlandesas y buques corsarios del Parlamento de Inglaterra, reflejo de la escalada prebélica que afectaba a las dos grandes potencias mercantilistas. El Consejo de Estado aconsejaba una actitud prudente, que requiriese a los dos bandos enfrentados que cesasen en semejantes demostraciones cuando se encontrasen en los puertos españoles, aunque fuese solo por respeto a la jurisdicción de Su Majestad. Lo cierto es que la

---

<sup>341</sup> Alloza Aparicio, 2015: 93-95; 2017: 366-367.

<sup>342</sup> AHN Est lib. 723, Copia y minuta de instrucción para Alonso de Cárdenas, Madrid, s.f. [ca. 1650].

<sup>343</sup> AGS Est leg. 2527, Scobell a Felipe IV, Londres, 13/2/1651; CSPV 1647-1652, 28/442, Pietro Basadonna to the Doge and Senate, Madrid, 21/12/1650.

<sup>344</sup> AGS Est leg. 2527, Carta de Alonso de Cárdenas a don Luis de Haro, Londres, 24/8/1651.

Monarquía Hispánica poco o nada realista podía hacer para cortar de raíz la tensión armada e imponer la estabilidad en sus costas por medio de la fuerza por carecer de ella, así que se optó por la cautela ante los desmanes<sup>345</sup>.

Esta actitud pasiva ponía en evidencia la debilidad naval que dictaba los límites de la política exterior española. Sin embargo, Cárdenas juzgó que era el momento propicio, con Inglaterra enemistada con franceses, portugueses y, ese mismo año, con los neerlandeses, con quienes advirtió que existía un serio riesgo de guerra, para presentar de nuevo el plan de alianza. Sabía que entre los dignatarios ingleses no se había disipado el resquemor por la impunidad de la que gozaban los asesinos de Ascham, amén de la promesa rota del rey español, quien faltaba



**Fig. 5.** Gran Sello de la República de Inglaterra (en madera). Fuente: TNA PRO 30/24/33/11.

a su palabra. El otro escollo que se anteponía era la hostilidad que presbiterianos y demás grupos políticos profesaban a España, país en el que veían el gran sostén de la causa católica mundial. El tercer motivo de discordia provenía de la captura del navío *Santa Clara*, de la que la corte española exigía las debidas reparaciones. Tras reparar en tales barreras, Cárdenas fue consciente de la obturación que atrofiaba las negociaciones con el gobierno republicano, como ya sucedió con el gabinete de Carlos I entre 1639-1641, cuyo fantasma le sobrevino<sup>346</sup>.

Pese a las evidentes dificultades de por medio, el embajador se vio respaldado en abril de 1652 con la plenipotencia que recibió para discutir con el Parlamento de Inglaterra el ajustamiento de una alianza<sup>347</sup>. Cárdenas le expuso a los Comunes la utilidad de sellar una unión defensiva y ofensiva para hacerse con el control de las plazas estratégicas del Canal de la Mancha; Calais sería entregada a Inglaterra mientras que los puertos de Dunkerque, Mardyck y Gravelinas pasarían bajo la soberanía española. De no prosperar, quedaría la opción de sondear el apoyo inglés contra Portugal, dado que este reino había ofrecido abrigo a la causa del exiliado Estuardo. El embajador español, como muestra de

<sup>345</sup> Herrero Sánchez, 2000: 350-351.

<sup>346</sup> AGS Est leg. 2528, Cárdenas al Consejo de Estado, Londres, 23/1/1652; Fernández Suárez, 1979: 61-62.

<sup>347</sup> AHN Est leg. 2778/7, Copia de la plenipotencia de Su Majestad, Aranjuez, 27/4/1652.

su predisposición, incluso estaba dispuesto a romper el tabú de la libertad religiosa para los súbditos ingleses residentes en España<sup>348</sup>.

Propuso un principio de alianza de 24 artículos para asegurar la paz y buena conferencia entre Madrid y Londres, con atención a la seguridad y libertad del comercio, siempre que no comportase la venta de suministros estratégicos a países con los que alguna de las dos partes estuviese en guerra, so pena de fuertes derechos de hasta un 30% o confiscación. Contemplaba el cese de las cartas de marca que autorizasen acciones de corso, pillaje y represalia, dado que enturbiaban la navegación civil. Las propuestas de Cárdenas, con punto de partida en los acuerdos de 1604 y 1630, planteaban una regulación de las relaciones comerciales anglo-españolas y el control del contrabando; asimismo, defendía la renovación de los privilegios ya concedidos a los mercaderes de ambas potencias<sup>349</sup>.

Sin embargo, el Council of State mostró poco entusiasmo con los artículos expuestos por Cárdenas porque —se justificaba— muchos de estos términos tan solo repetían cláusulas recogidas en tratados antecedentes, ante lo que propuso como alternativa un tratado de comercio mutuo de 35 artículos de cuerpo, cuyos principios generales guardaban una cierta similitud con las cláusulas propuestas de Cárdenas. Los problemas se derivaban de aquellos aspectos donde las demandas inglesas constituían un choque frontal con los intereses de la Corona española: la libre navegación, comercio directo y asentamiento en las Indias; y la libertad religiosa para los mercaderes ingleses. De igual modo, se contemplaba la reciprocidad en la admisión de las naos mercantes y barcos militares en los puertos de ambas potencias siempre y cuando fuese necesario efectuar reparaciones, dar carena, hacer acopio de vituallas y comprar bastimentos<sup>350</sup>. Se remitió copia de estos artículos al Consejo de Finanzas de Flandes, cuyos agentes quisieron introducir enmiendas para limar precisiones técnicas que concernían a las presas y las visitas a los barcos ingleses, entre otros pormenores. Pero, sobre todo, pusieron reparos a las pretensiones inglesas de comercio con las Indias Occidentales y libre conciencia religiosa<sup>351</sup>.

Por parte de Felipe IV había un reconocimiento explícito de cuán conveniente le resultaba la buena alianza con Inglaterra, pero advirtió la descompensación subyacente en los términos presentados por la diplomacia inglesa, algo de lo que ni siquiera culpaba a los ingleses, sino que el monarca español antes admitía la responsabilidad propia. No obstante, la desigualdad de

---

<sup>348</sup> AGS Est leg. 2528, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 15/2/1652.

<sup>349</sup> AGS Est legs. 2528 y 2534, Artículos que propone Alonso de Cárdenas al Parlamento para renovar la paz. Una reciente transcripción de estos artículos puede encontrarse en Sanz Camañes, 2022, Anexo: 227-235.

<sup>350</sup> AGS Est leg. 2533, John Thurloe, Council of State, Whitehall, Londres, 12/11/1652; leg. 2534, Artículos que propone el Consejo de Estado, Whitehall, Londres, 12/11/1652.

<sup>351</sup> AGS Est leg. 2534, Reparos del Consejo de Finanzas de Flandes, Bruselas, 16/1/1653.

las 35 cláusulas era tal, que frisaban lo inadmisibles, sin que ni el rey pudiese negarlo, como así lo transmitían sus palabras:

...ni es culpa de los que contratan con nosotros, sino falta de aplicación de los súbditos de esta Corona, falta de gente, de navíos y otros achaques que no padecen los extranjeros como nosotros [...] es una exorbitancia y demasía intolerable, que por ventura ha nacido en gran parte de las ventajas con que se ha consentido que traten ingleses a que en parte pudo parecer forzoso que se consintiese en algo por el desmán que sucedió aquí al enviado de esa República<sup>352</sup>.

El monarca español no estaba dispuesto a ceder ante los ingleses en la cuestión relativa al libre comercio con las Indias, si bien, consciente de los hechos consumados, estaba dispuesto a permitirles que navegasen a las islas, apostaderos y enclaves sobre los que ejercían dominio. Por lo demás, el rey reprobó la laxitud con que los ingleses pretendían resolver las cuestiones atinentes a las presas y cartas de represalias, pero también rechazó cualquier cláusula que pudiese en aprietos los privilegios de que gozaban Flandes y Brabante o arriesgasen las buenas relaciones con La Haya. Aunque sería el estallido en 1652 de la primera guerra anglo-neerlandesa lo que terminase por bloquear las negociaciones entre Madrid y Londres. Desde la capital británica, Cárdenas procuró mantener a la corte española debidamente informada del conflicto entre Inglaterra y las Provincias Unidas<sup>353</sup>.

Se trataba de un asunto de vital importancia para los intereses de la Corona, habida cuenta del rechazo del rey Felipe no a asumir una comprometedor disyuntiva que lo obligaría a elegir entre dos potenciales aliados. Por consiguiente, la diplomacia española optó por una rigurosa neutralidad, más aún cuando en septiembre de 1652 se había recuperado Dunkerque con la asistencia indirecta de la escuadra inglesa que comandaba Blake y no era cuestión de poner en peligro tan costosa ganancia. El temperamento neutral de la diplomacia española ante dicho conflicto no era solo una decisión volitiva, sino que también venía dado por las limitaciones de la que adolecía España como potencia naval a mediados del siglo XVII<sup>354</sup>. La neutralidad no evitó que las aguas españolas se viesiesen enturbiadas por una contienda que, aunque le era ajena en sus orígenes, le afectaba en el plano comercial.

---

<sup>352</sup> AGS Est leg. 2534, Carta de Felipe IV a don Alonso de Cárdenas, Madrid, 15/2/1653.

<sup>353</sup> TNA PRO 31/12/43, Informes de Cárdenas a SM, Londres, 15/10/1652 – 19/1/1654. La bibliografía en torno a la guerra anglo-neerlandesa de 1652-1654 es desbordante. Oppenheim, 1988 [1896]: 304-308; Clowes (ed.), 1897, vol. 2: 141-201; Hassall, 1912: 132-135; Wallerstein, 2017: 144-145; Capp, 1989: 73-86; Israel, 1989: 207-213; 1995: 713-726; Glete, 1993, vol. 1: 180-184; Bruijn, 2011: 59-63. La inestabilidad causada por el conflicto civil inglés puso en peligro la navegación civil de las Provincias Unidas y jugó su parte en el estallido de la primera guerra anglo-neerlandesa. Groenveld, 1987: 551-566.

<sup>354</sup> AMN FN 12/16/32, *Relación verdadera de la recuperación de la fuerte plaza de Dunkerque*, Madrid, Julián de Paredes, 1652; Capp, 1989: 71; Herrero Sánchez, 2000: 342-343, 352.

Desde Bilbao se enviaban noticias de mercantes neerlandeses y flamencos que, cargados con frutos de la tierra, eran apresados por los ingleses cerca de la costa, aunque el caso que más agitación despertó fue la captura de tres navíos hamburgueses —el *Sampson*, de Lübeck, el *San Salvador* y el *San Jorge*— que transportaban la plata americana perteneciente a empresarios de Cádiz y que tenía como destino los mercados de Flandes, Ámsterdam y Amberes. Los ingleses quisieron llevarla a la Torre de Londres para acuñarla con el fin de cubrir sus apuros financieros. A pesar de las reiteradas peticiones de restitución que presentó Cárdenas al Council of State, los comisarios de presas y el propio *clerk* hicieron oídos sordos, actitud que causó malestar entre los consejeros españoles y el monarca<sup>355</sup>. Al cabo de tres años, de resultas del rompimiento con España, el ejecutivo de Cromwell confiscaría la remesa de plata de los tres navíos<sup>356</sup>.

El otro factor que repercutió en contra de los esfuerzos de Alonso de Cárdenas por cerrar un tratado tuvo lugar en septiembre de ese año, cuando por fin se dictó la sentencia definitiva en el *affaire* Ascham, favorable a los seis magnicidas, que habrían de ser restituidos a la Iglesia de donde los sacó la justicia civil. Sobre los hombros de Cárdenas cayó la pesada e ingrata carga de explicarle a los ingleses el poder de la inmunidad eclesiástica para justificar la resolución tomada<sup>357</sup>, justo cuando le presentaba al ejecutivo inglés una nueva versión de los 35 artículos para un acuerdo comercial que recogía las objeciones del lado español<sup>358</sup>. No prosperó, pues en el Parlamento imperaba el resentimiento debido al asunto de Ascham. La respuesta que Westminster envió por escrito al embajador aseveraba que por parte española nunca hubo un sincero compromiso de por reparar tal afrenta a la inmunidad diplomática y que:

...con vanas esperanzas les hemos ido entreteniendo siempre [...] en no darme respuesta a los artículos de paz que va para tres meses que les presenté, y en el desabrimiento de los oficiales y dificultad que encuentro en cuantos negocios se ofrecen, parece que me dicen lo que por el otro camino callan<sup>359</sup>.

Por aquel entonces en Inglaterra se vivía un constante estado de agitación que hacía presagiar el estallido de una nueva contienda civil, con un Parlamento incapaz de garantizar la estabilidad interna y de aprobar leyes reformistas. Desde su mismo origen, los miembros del

---

<sup>355</sup> TNA PRO 31/12/43, Cartas de don Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 14/12/1652-26/5/1653. AGS Est leg. 2533, Copia de un papel de Cárdenas al Council of State y carta a Felipe IV, Londres, 22 y 25/11/1652; leg. 2534, Felipe IV a Cárdenas, Madrid, 15/2/1653; leg. 2528, Al secretario Luis de Oyanguren, Madrid, 16/8/1653. Sobre los navíos hamburgueses, también en: BNE Mss. 8687, fol. 12v.

<sup>356</sup> AGS Est leg. 2529, Carta de don Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Bruselas, 2/2/1656.

<sup>357</sup> AGS Est leg. 2528, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 18/9/1653.

<sup>358</sup> AGS Est leg. 2534, Copia de papel que contiene los 35 artículos que Alonso de Cárdena presentó a los comisarios del Council of State, Londres, 19/9/1653.

<sup>359</sup> AGS Est leg. 2529 y TNA PRO 31/12/43, Carta de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 13/12/1653.

*Rump Parliament* habían tratado de distanciarse de su creador—las fuerzas armadas—para así reafirmar su dignidad y autonomía en todos los ceremoniales de oficio, pero también con el fin de ganarse el apoyo de sectores políticos más conservadores. Se trataba de una reedición del viejo pulso entre el constitucionalismo moderado de la *gentry* —*Rump Parliament*— y el puritanismo radical —Ejército—. A comienzos de 1653, la desacreditada imagen del *Rump* contrastaba con el prestigio que adornaba al mando supremo militar, particularmente a Oliver Cromwell, gracias a las recientes victorias cosechadas en Escocia e Irlanda. El 20 de abril de 1653, mientras se celebraba la sesión, Cromwell irrumpió en la Cámara al frente de un grupo armado y la disolvió, después de haber acusado a sus miembros de ser corruptos, puteros, tahúres y borrachos<sup>360</sup>. Acto seguido, cerró las puertas del hemiciclo:

...desde el miércoles pasado 30 de abril nos hallamos sin Parlamento ni Consejo de Estado, habiendo este día por la mañana el general Cromwell y los oficiales del Ejército, asistidos de alguna infantería, tomado las entradas y puertas de la Casa del Parlamento y echado fuera de ella a todos los parlamentarios con un *prolocutor* a quien quitaron la maza, que es insignia de su oficio, y se apoderaron de todos los papeles y registros y los llevaron a la casa del general, novedad tan grande y poco esperada como bien recibida del pueblo que ya no podía sufrir más la injusticia y violencia del Gobierno del Parlamento<sup>361</sup>.

Cromwell se justificó alegando la necesidad que la República tenía de paz, seguridad y buen gobierno, de lo que se responsabilizaría en adelante una nueva cámara, en sustitución del Parlamento, como lo comunicó en una reunión del 6 de junio. El 4 de julio Cromwell citó a los nuevos parlamentarios, designados por él mismo, en una *Nominated Assembly* (Asamblea Nominada), popularmente conocida como Asamblea de los Santos, o más satíricamente con el nombre de *Barebone's Parliament*, en alusión a uno de sus miembros más polémicos, el quintamonarquista Praise-God Barebone. En el discurso que pronunció, Cromwell hizo balance de los últimos años, la inestabilidad política y los desafíos militares que la República había tenido que afrontar<sup>362</sup>. Tras las primeras reuniones de julio, quedó de relieve la deficiente calidad del nuevo ejecutivo, cuyas disensiones internas entre moderados, independientes y quintamonarquistas darían al traste con su propósito inicial de dotar a la República de un gobierno competente que ofreciese estabilidad. Como resultado del nuevo bloqueo político al que se veía abocada Inglaterra, los militares intervinieron otra vez; el *Barebone* fue disuelto en diciembre y al alto mando militar se le entregaron plenos poderes políticos<sup>363</sup>.

---

<sup>360</sup> Kishlansky, 1997: 187-189; Hirst, 1999: 270-273, 277-279.

<sup>361</sup> TNA PRO 31/12/43, Carta de Alonso de Cárdenas a SM, Londres, 2/5/1653.

<sup>362</sup> *Cromwell's Letters*, II, Speech I: 272-303; *GCD*, V/96/405.

<sup>363</sup> AGS Est leg. 2528, Cárdenas a Felipe IV, Londres, 27/7/1653; Hirst, 1999: 280-282.

Tras haber rechazado la Corona de Inglaterra, que el propio Lambert le ofreció en noviembre para alcanzar alguna fórmula mixta de república coronada, Oliver Cromwell asumió el título de *Lord Protector* de la Mancomunidad de Inglaterra, Irlanda y Escocia en el día de Navidad de 1653. Cromwell se dotó de un *Instrument of Government*<sup>364</sup>, de 42 artículos, un proyecto de constitución republicana que había bosquejado Lambert en la primavera de ese mismo año a raíz de la disolución del *Rump*. Se reconocía la incapacidad del Parlamento para gobernar adecuadamente la República y, con la firma de los principales oficiales del NMA y de la marina de guerra, se dejaba en manos de Oliver Cromwell la suprema autoridad del ejecutivo, el control de la diplomacia y el mando sobre las fuerzas terrestres y navales, así como una renta de 800.000 escudos para atender los gastos relativos a su gabinete de gobierno.

En cuanto a los procedimientos políticos y gubernativos, Oliver Cromwell deshizo algunas de las reformas del *Barebone Parliament* en materia electoral y religiosa, rescató parte de los elementos rituales de la corte; limitó a 12-16 miembros el tamaño de su Consejo; redujo las competencias de los comités; reconstituyó la oficina del *Exchequer* y recentralizó el sistema de ingresos públicos, acorde al modelo de 1635-1636; finalmente, rescató los *Signet* y *Privy Seals*, sirviéndose de su autoridad para expedir instrucciones y órdenes, así como a las cartas de patente para los nombramientos individuales<sup>365</sup>. Derribó a un rey para convertirse, a efectos prácticos, en un monarca con un poder más omnímodo del que jamás disfrutase el hombre contra el que se levantó en armas. Su fulgurante trayectoria militar y su sólido providencialismo pudieron impelerlo a aunar a su persona la capacidad de hacer ley positiva y legitimarla a través de los hechos consumados por las armas, que adornaría por medio de recursos legales improvisados, como su *Instrument of Government*:

B. ¿Cuáles fueron las reglas que juró?

A. Una era la de convocar un Parlamento cada tres años, el primero de los cuales había de empezar el 3 de septiembre siguiente [...]

Otra [regla] era la de que no disolvería ningún Parlamento mientras no hubiera celebrado sesiones durante cinco meses; y que aprobaría en el plazo de veinte días los proyectos de ley que le presentaran o, de lo contrario, serían aprobados sin él.

Una tercera era la de que tendrían un Consejo de Estado de no más de veintiuna ni menos de trece personas; y que a la muerte del Protector ese consejo se reuniría, y ante de disolverse elegiría un nuevo Protector<sup>366</sup>...

---

<sup>364</sup> BNE Mss. 2384, Los artículos signados por su Alteza Oliver Cromwell el 16 de septiembre de 1653, fols. 29r-30v; *GCD*, V/97/405-417; Heath, 1967: 15-34; Stone, 1980: 57.

<sup>365</sup> Aylmer, 1973: 46-48, 50, 54.

<sup>366</sup> Extracto de *Behemoth*, Hobbes, 2018 [1681]: 241.

La suerte de contrarrevolución *sui generis* que siguió a la toma del poder por Oliver Cromwell —en la que Karl Marx vislumbró un precedente lejano del futuro 18 de brumario del año VIII— despertó la animadversión de amplios sectores de la población que sintieron la disolución del Parlamento como una traición. Monárquicos en la clandestinidad, *levellers*, católicos y anabaptistas, etc.; todos conspiraron contra él desde los instantes iniciales del Protectorado. Todos encontraron una razón de agravio en la actuación del antiguo líder militar revolucionario. Desde el espectro político moderado hasta el ala más radical de los *levellers*, el régimen de Cromwell no poseería ninguna legitimidad, dada su naturaleza militarista y personalista, que sancionaba todas sus medidas arbitrarias por medio de la fuerza bruta. El embajador lo resumió así: «...haberse mudado este gobierno y reducido(se) toda la autoridad de él al general Cromwell, que con título de Protector lo administra con tales prerrogativas y tan absoluta mano que ningún rey de Inglaterra la ha tenido mayor...»<sup>367</sup>.

No podemos soslayar las connotaciones castrenses del título *Lord Protector* con el que Cromwell culminó su meteórica carrera por el poder, a finales de 1653. Trece años antes, con la reapertura de las Cámaras, no era más que *MP* por Cambridge (ya había tenido una experiencia similar, entre 1628-1629, como representantes de Huntingdon), el diputado con menos patrimonio de los Comunes. En vísperas del proceso revolucionario sopesaba seriamente unirse con su familia a los colonos puritanos que emigraban a Nueva Inglaterra. Si finalmente lideró la oposición al partido monárquico y presbiteriano llegando a destacarse como el hombre fuerte de la Revolución, fue gracias a unas dotes como líder militar que rubricó en el campo de batalla durante los años de fuego y plomo. En espera de un nuevo Parlamento de 400 miembros, Cromwell gobernaría en solitario, asesorado por un consejo de sabios. Tal concentración de poder en una sola persona no se había presenciado ni bajo la monarquía, lo que despertó recelos entre muchos ideólogos parlamentarios y hasta en el embajador español, quien tendría que tratar con el *Lord Protector* para cualquier cuestión atinente a las relaciones con España<sup>368</sup>. Entre el 22 de diciembre de 1653 y el 2 de enero de 1654 Alonso de Cárdenas iría informando progresivamente a Madrid de la deriva autoritaria que en el nuevo régimen observó. Las mismas impresiones le merecían a Hobbes: «Si por poder entendéis el derecho a gobernar, nadie lo tenía aquí. Si por tal entendéis la fuerza suprema, entonces lo tenía claramente Cromwell, a quien obedecían como general todas las fuerzas de Inglaterra, Escocia e Irlanda»<sup>369</sup>.

---

<sup>367</sup> TNA PRO 31/12/43, Carta del embajador Alonso de Cárdenas al rey Felipe IV, Londres, 19/1/1654.

<sup>368</sup> AGS Est leg. 2529, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 26/12/1653; Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 3/2/1654. Para profundizar, véase Hirst, 1999: 283-285.

<sup>369</sup> Hobbes, 2018 [1681]: 236.

Con independencia de quien ostentase el poder vigente en Inglaterra, las órdenes del rey al embajador insistían en concertar lo antes posible una alianza con los ingleses, antes de que se escapase definitivamente la todavía factible victoria. En Madrid, los consejeros recobraron su ánimo ante la optimista certeza de que sería más fácil persuadir a Cromwell para que pactase la confederación antifrancesa, y aún valoraron de forma positiva para los intereses españoles el cambio de gobierno «...porque en Cromwell no se ha conocido desafección alguna a esta monarquía, que su persona es de buen natural y que [...] le ha de ser preciso arrimarse a alguna potencia que le ayude a la conservación del puesto»<sup>370</sup>. La corte se apresuró a enviar a la capital inglesa a Guillaume Bette y de Berghes, marqués de Lede y gobernador de Dunkerque, además de práctico en las cuestiones de mar, pues había servido en la Armada de Flandes, y a quien ahora se le asignaba una misión de alta diplomacia, como embajador extraordinario encargado de asistir a Cárdenas en sus negociaciones y de agasajar a Oliver Cromwell, felicitándole por su recién obtenida dignidad de *Lord Protector*<sup>371</sup>.

Desde su morada en la capital inglesa el embajador analizaba la situación con mayor precisión y en clave pesimista; se percataba de la ardua tarea que supondría convencer al *Lord Protector* de que se aliase con España, más si cabe sabiendo que ello implicaría la entrada en guerra contra Francia<sup>372</sup>. Los temores de Cárdenas se confirmaron tras su primera audiencia con Cromwell, el 4 de marzo, en la que le planteó la premura de una confederación entre España e Inglaterra, lo que no agradó al soberano inglés. Ya por entonces corrían los primeros rumores en torno a unos grandes armamentos navales que los ingleses estaban realizando con gran secretismo para una campaña en algún punto de las Indias Occidentales. Los consejeros restaron peso a estos rumores, a los que no quisieron dar crédito por inverosímiles, puesto que, de ser cierto que los ingleses estuviesen aprestando una escuadra, el objetivo no sería otro que Francia, refugio del partido Estuardo en el exilio<sup>373</sup>.

En adelante, Cárdenas trataría de convencer a Cromwell de las ventajas de una alianza con España frente a Francia, una misión que tendría que cumplir antes de que se le adelantase la diplomacia francesa, también interesada en unir armas con Inglaterra. El entonces secretario John Thurloe registró dicho pulso entre españoles y franceses<sup>374</sup>. Los españoles aseguraban que

---

<sup>370</sup> AGS Est leg. 2529, Consulta plenaria del Consejo de Estado, Madrid, 3/2/1654.

<sup>371</sup> AHN Est lib. 723, Resumen de diferentes consultas; Alloza Aparicio, 2015: 146. Una sucinta semblanza del marqués de Lede puede encontrarse en Trápaga Monchet, 2018: 399.

<sup>372</sup> TNA PRO 31/12/43, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 19/1/1654.

<sup>373</sup> AGS Est leg. 2529, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 25/3/1654.

<sup>374</sup> El texto en cuestión se titula: «Mr. Thurloe's account of the negotiations between England, France, and Spain from the time of Oliver Cromwell's assuming the government, to the Restoration, delivered to the Lord Chancellor Hyde», en *TSP*, I: 759-763.

Cromwell no podría confiar en otra potencia más que en España si quería asegurarse su posición internacional. Para reforzar su razonamiento Cárdenas incidió en el deterioro de las relaciones con el rey Carlos I desde los años cuarenta en adelante. En su reunión con Cromwell, don Alonso de Cárdenas le solicitó al soberano inglés una fuerza inicial de doce navíos y cuatro mil efectivos para que se uniesen en una expedición contra Burdeos, así como le aseguró que España sufragaría las dos terceras partes del coste del apresto naval.

Fue precisamente en la reunión del Consejo de Estado del 12 de abril cuando se dio luz verde a una serie de subsidios de hasta 300.000 escudos con los que comprar la voluntad del gobierno de Cromwell. Es evidente que Oliver Cromwell no estaba dispuesto a enfrentarse a Francia en una guerra abierta a no ser que los españoles aportasen una gran suma de dinero con la que atender los gastos. A Cárdenas se le agotaba el tiempo y la presión sobre él no hacía sino ir en aumento ya que la diplomacia francesa también se movía para atraerse a Cromwell a su bando, por lo que tentó al *Protector* con el reclamo de Calais, plaza de vital importancia para la primacía de Inglaterra en el Canal de la Mancha, cuya toma sería posible en el caso de coaligar sus fuerzas marítimas y terrestres con las del rey Felipe. La falta de una respuesta por parte de Cromwell y su aparente frialdad llevaría al diplomático español a dar marcha atrás, atemperar sus proposiciones de alianza y garantizarle al *Lord Protector* que, de ninguna manera, pretendía forzar a Inglaterra a involucrarse en una guerra abierta con Francia<sup>375</sup>.

A lo largo del verano de 1654 Alonso de Cárdenas se esforzó en convencer al gabinete de Cromwell de las ventajas de una alianza anglo-española contra Francia, a cambio de lo cual ofrecía 1.200.000 escudos como servicio, a pagar por anticipadas dos terceras partes. Cromwell replicó con una fuerte contraoferta: quería la plaza de Dunkerque como prenda hasta que Calais fuese capturada y entregada a Inglaterra, a lo que el embajador español se resistió volviendo a insistir en servicio que le ofrecía en metálico<sup>376</sup>. Pero a esas alturas, en julio de 1654 la República de Inglaterra dio un brusco giro en su política exterior, concertó una alianza con el Portugal de los Braganza, lo que emitía señales inequívocas de un deliberado abandono del proyecto de alianza con la Monarquía Católica<sup>377</sup>. En cuanto a la plaza de Dunkerque, el soberano inglés la anhelaba, pero Mazarino prometía esta plaza como pago de su alianza, algo en lo que tampoco la diplomacia española podría satisfacer sus condiciones<sup>378</sup>.

---

<sup>375</sup> *Ibid.*: 760-761; Alloza Aparicio, 2015: 146-147.

<sup>376</sup> AGS Est leg. 2529, Consultas del Consejo de Estado, Madrid, 26/8/1654 y 4/3/1655.

<sup>377</sup> BL Add MS 35099, Articles of Treaty with the King of Portugal, 23/6/1654.

<sup>378</sup> Stradling, 1992: 175, 195.

Los requisitos para un acuerdo que la diplomacia inglesa había presentado a Cárdenas eran tan exigentes que parecían adrede para que el embajador español renunciase, dando así un pretexto a Cromwell para legitimar su campaña militar. Se le pidió la libre navegación y comercio de los súbditos de Inglaterra, el libre ejercicio del culto protestante a quienes lo profesasen y se encontrasen en territorio bajo la soberanía del monarca español, sin interferencias por parte del Santo Oficio, y reparaciones por los agravios que los ingleses habían padecido en el Caribe a manos de las autoridades españolas, a lo que Alonso de Cárdenas replicó que no podía consentirlo, *pues sería como pedirle los dos ojos a su señor*<sup>379</sup>. El tira y afloja en las negociaciones anglo-españolas no duraría más tiempo.

Para 1654, los preparativos para la expedición antillana estaban en progreso y eran tan evidentes que ni siquiera las autoridades inglesas podían ocultarlos. Además, el ambiente político en Inglaterra se encontraba considerablemente caldeado y Cromwell necesitaba una victoria que ofrecer a su pueblo. El dirigente inglés tenía enfrente a una oposición política parlamentaria cautelosa, cuando no renuente, a embarcarse en aventuras militares en ultramar ante los inciertos beneficios que depararía. Salvo su propio Consejo, el proyecto antillano apenas conquistaba entusiasmo entre la clase dirigente, a lo que Cromwell reaccionó con la disolución del Parlamento cuando apenas faltaban 25 días para que concluyesen los cinco meses de término correspondientes. Cromwell contaría ahora con tres años de plazo máximo para gobernar sin cortapisas y componer un seno cameral adepto<sup>380</sup>.

Visto desde la distancia temporal, es bastante obvio que los esfuerzos por guardar las apariencias de amistad no podían ocultar por mucho más tiempo la verdadera vocación militarista que atesoraba Cromwell. Pero por entonces, a comienzos de 1655, para la corte española había cuestiones mucho más urgentes sobre la mesa; don Juan de Austria preparaba la campaña de ese año; continuaba la guerra contra los franceses en el norte de Italia; en el ámbito peninsular ibérico, los frentes de Cataluña y Portugal, aunque activos, no constituía una amenaza inmediata; allende el océano, en el extremo opuesto del vasto imperio americano, el levantisco Reino de Chile se había convertido en un hervidero que hacía presagiar la reactivación de conflicto mapuche. Y mientras tanto, en la sombra, Cromwell daba luz verde a su proyecto antillano, ya sobre la mesa y convertido en asunto principal de discusión con sus consejeros más próximos. Así era el estado de cosas en la antesala de la guerra.

---

<sup>379</sup> TSP, I: 705-706; 761; Ludlow, 1894, vol. 1: 384; Newton, 1933: 212-214; Prestwich, 1950: 108; Battick, 1972: 76-84; Stradling, 1983: 185-218; Armitage, 1992: 536; Alloza Aparicio, 2015: 158-159. Por lo que hace a la demanda de la libre navegación y comercio con las Indias, estaba fuera de toda verosimilitud dentro del rango de posibilidades negociadoras, dada la teoría imperial defendida por la Monarquía Hispánica. Prestwich, 1950: 109.

<sup>380</sup> Pestana, 2017: 37-38. Para indagar sobre los sucesivos Parlamentos del Protectorado: Aylmer, 1972: 48-54.

## CAPÍTULO SEGUNDO

### LAS BASES DEL IMPERIO Y LA GESTACIÓN DEL DESIGNIO

Cuando Thomas Cromwell escribió en 1532 «this Realm of England is an Empire» en su texto *Statute in Restraint of Appeals*, o *The Ecclesiastical Appeals Act 1532* (24 Hen 8 c 12) no pretendía sino dotar de fundamento jurídico la independencia del soberano inglés, Enrique VIII, respecto de la autoridad papal —y de cualquier otro príncipe extranjero—. «Empire» todavía no poseía ninguna otra acepción política más con respecto a Inglaterra. Con el paso del tiempo y durante reinado de Isabel I, la noción de *imperio* fue experimentado una progresiva transformación que la llevaría a adquirir nuevos significados. Un proceso que cristalizó bajo el reinado de Jacobo, a partir de 1603, cuando quedó rubricada esa nueva dimensión de la fórmula *imperial realm*, entendida como la unión personal de las Coronas de Inglaterra y de Escocia, de la cual resultaba una entidad a la que el soberano se refería como *Britain* o *Great Britain*<sup>1</sup>. Unión que evocaba un legendario imperio británico que abarcó toda Gran Bretaña y cuyo recuerdo se había perdido en la noche de los tiempos.

De nuevo, en el transcurso del primer cuarto del siglo XVII, la noción *empire* experimentó una leve transformación hasta aludir a un ámbito geográfico más amplio. Bajo el reinado de Carlos I, la topografía imperial de Inglaterra defendida por el propio rey se extendía por la totalidad de las Islas Británicas y abarcaba los mares aledaños, que Carlos reclamaba como sus aguas territoriales, así como las comunidades anglosajonas de ultramar en las Indias Occidentales. Este marco teórico imperial permanecería inmutable hasta los años cincuenta, cuando experimentaría una nueva alteración, bajo una fórmula política republicana, que aunaba Inglaterra, Escocia e Irlanda en una administración territorial única y centralizada<sup>2</sup>. Por lo demás, como ha señalado Nicholas Canny, no es riguroso hablar de un «imperio británico» para los siglos XVI-XVII, no al menos en un sentido literal, por la sencilla razón de su inexistencia<sup>3</sup>.

#### **2.1. Antecedentes: génesis del imperio**

Pero al igual que en la noción de imperio, también en la sociedad inglesa operaron cambios significativos en su relación con el espacio atlántico y ultramarino que desde finales del siglo XV se había abierto a la Europa Occidental. Y lo mismo puede decirse en su relación con otras potencias del entorno cercano, entre las que figuraba España, en la que vieron a su más peligroso

---

<sup>1</sup> Levack, 1987: 2-3, 5; Armitage, 1992: 537.

<sup>2</sup> Black, 2004: 55; Elliott, 2006: 189.

<sup>3</sup> Al respecto, véase Canny, 2001: 1-2.

competidor en las esferas material e ideológica, lo que coadyuvaría a medio plazo a concebir un futuro proyecto imperial. A lo largo del último cuarto del siglo XVI, mientras aconteció el choque marítimo entre españoles e ingleses, la idea del imperio marítimo había empezado a arraigar con la suficiente fuerza en ciertos sectores de la sociedad inglesa para madurar y asentarse en el ocaso de la primera década del nuevo siglo. Y es que, a lo largo del Quinientos, Inglaterra se había ido convirtiendo cada vez más en un país esencialmente marítimo; la clase política, al igual que parte de la sociedad, sobre todo las capas medias de algunos condados costeros, comprendieron que necesitaban del océano para defender los intereses nacionales ante los poderes políticos externos, y eso acarreaba la asunción de una serie de responsabilidades que hiciese sentir la autoridad del soberano inglés en los *narrow seas* (los mares aledaños), el Atlántico y el Nuevo Mundo.

Al albur de este fenómeno ideológico se produjeron cambios de actitudes en algunos estratos de la sociedad inglesa del litoral del *West Country*, que daría como resultado un nuevo perfil social, activo y presente en urbe portuarias como Bristol, Plymouth, Dartmouth, Falmouth, Exeter, Torquay y otras poblaciones cercanas de Cornualles, Devon, Dorset y Somerset. Eran hombres dedicados a las actividades vinculadas al mar, muy activos y agresivos, rayanos en lo temerario, que encontraron en el océano el medio idóneo para la acumulación de riquezas, a través de la explotación y comercio de los recursos del Nuevo Mundo, pero también por medio de la guerra de saqueo. Compartían un sentimiento de abierta hostilidad hacia España y el catolicismo, gozaban de cierta influencia en los debates parlamentarios, concretamente en las cuestiones relativas a la política marítima, para las cuales su opinión era tenida en cuenta, y supieron cooperar con los representantes de la aristocracia terrateniente inglesa (sir Richard Grenville y Lord Charles Howard) y sectores de la *gentry*, con quienes se asociaron para invertir en los futuros proyectos coloniales en América<sup>4</sup>.

En tiempos de la reina Isabel I (1558-1603) fraguó la convicción de que a Inglaterra le había sido encomendada por la Providencia la misión de guardar los mares frente a la expansión del catolicismo que representaba la España filipina. También adquirió madurez una literatura de cariz imperialista, propugnadora de un expansionismo militarista y atlántico, que tuvo en sus más conspicuos exponentes a autores de la talla de David Powel, George Peckham, Samuel Purchas, John Dee, Philip Sidney y muy especialmente Richard Hakluyt. Fueron artífices de una narrativa naval que advocaba por la libre navegación de Inglaterra a las Indias Occidentales, que seguía la veda abierta por los españoles y portugueses a fines del siglo XV<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Ortega y Medina, 1981: 111-112; Waters, 1958: 180; Brenner, 2011: 135; Friel, 2003: 98-100.

<sup>5</sup> Canny, 2001: 4-5, 20.

El alegato de dichos escritores, y particularmente el de Richard Hakluyt, oportunamente complementado por los escritos de John Foxe (*Acts and Monuments*, 1563), una figura clave en la composición de una narrativa anticatólica e hispanófoba que permearía en la opinión pública inglesa hasta bien entrado el siglo XIX, propugnaba la guerra sin cuartel contra los españoles en sus dominios americanos<sup>6</sup>. Los ideólogos del primer imperialismo inglés identificaron su némesis en Roma y España. Sería justo la definición de ese enemigo lo que dotaría de coherencia ideológica el designio imperial inglés, desde la otredad y por oposición al catolicismo y como garante de la reforma y la libre navegación. Se gestó así el caldo de cultivo necesario para justificar toda acción hostil contra los españoles y animar a los ingleses a seguir un venturoso plan divino que los colmaría de riquezas<sup>7</sup>.

La guerra corsaria en ultramar, deliberadamente promovida y lanzada por Isabel I, con la asesoría de su *Lord Chancellor* y favorito sir Christopher Hatton, abonó el terreno para todo un plantel de corsarios y marinos, entre el pirata y el explorador —los así llamados por los españoles *sea dogs* o *perros del mar*—, que arraigarían en el imaginario popular tanto de ingleses como de españoles. Se ha calculado en 100.000-200.000 libras anuales el valor del botín que estos corsarios obtuvieron de sus pillajes en el Caribe a finales del siglo XVI<sup>8</sup>. Serían estos marinos quienes materializasen los planes trazados en el papel, para lo que en no pocas ocasiones se valieron de su posición privilegiada en la sociedad inglesa. Una pléyade de estos navegantes, con Miles Philips como adelantado, se hicieron a la vela tras la estela que había dejado el ya lejano periplo de William Hawkins en los años treinta<sup>9</sup>.

La relación de sujetos que respondían a ese perfil humano es prolija: Drake, (John) Hawkins, Frobisher, Raleigh, Cavendish, Clifford, Seymour, Fenton, Fenner, Sheffield, Greenville, etc. Procedían en su mayoría de la *gentry* de los condados suroccidentales y meridionales, y buscaron fortuna en la vida marinera<sup>10</sup>. El más famoso de ellos, auténtica quintaesencia del corsarismo como instrumento de la política dinástica inglesa, sea sir Francis Drake, ennoblecido de manos de la propia reina en reconocimiento a los servicios prestados como corsario. Sin embargo, no fue sino un nombre más en la larga lista de marinos y corsarios que se aventuraron en expediciones de índole similar: John Hawkins, Martin Frobisher y Walter Raleigh también

---

<sup>6</sup> Ortega y Medina, 1981: 17. Para una primera aproximación a la figura de Richard Hakluyt, su contexto político y su obra: Quinn (ed.), 1974, vol. 1: 234-253; vol. 2: 378, 430-431. De los trabajos de Richard Hakluyt existe una edición facsímil: Hakluyt, 1972: 307-309.

<sup>7</sup> Hill, 1980 [1965]: 224-231; James, 1994: 16; Black, 2004: 47.

<sup>8</sup> Egerton, 1897: 15-16; Newton, 1933: 80-107; Andrews, 1966; Lucena Salmoral, 1992: 95-118; Beckles, 2001: 219; Pérez Tostado, 2011: 190-191; Bicheno, 2012.

<sup>9</sup> Hakluyt, 1972: 51-52, 132-157.

<sup>10</sup> Waters, 1958: 94-99; Ortega y Medina, 1981: 110.

hostigaron los dominios españoles en América. En sus viajes no solo encontraron riquezas, fama y gloria, sino también la muerte; Drake y Hawkins sucumbieron a la disentería en 1596 y 1595, sin lograr sus objetivos, mientras que a Frobisher le costaría la vida una grave herida de bala en Punta de los Españoles, en la Bretaña francesa<sup>11</sup>. Al margen de los fracasos, lo que más nos importa de la etapa isabelina es su contribución al mito del poder marítimo inglés:

The English national myth of sea power was based on the memory of Queen Elizabeth's naval war against Spain. It had been fought for England's freedom, against the mortal threat of Catholic tyranny. It had been a naval triumph, men believed, and would have been more so but for the Queen's hesitancy and parsimony. It had been fought at little public expense, and yielded enormous private profit. It had endowed English history with an ample stock of Protestant heroes. Above all, that part of the naval war which had seized the national imagination had been fought by private interests rather than by the Crown, so that the prestige did not go to strengthen an image of royal power, but one of national liberty. It made English sea power the ideal expression of the nation in arms<sup>12</sup>.

En lo que respecta al plano colonial, hasta la fecha los intentos más serios que la Corona de Inglaterra había promovido, en Florida y las Carolinas (la fallida colonia de Roanoke), habían concluido en sonoros fracasos, a pesar del respaldo brindado por el influyente y poderoso sir Humphrey Gilbert, Walter Raleigh, el secretario sir Francis Walsingham y Robert Devereux II conde de Essex. Estos connotados individuos de la política inglesa de la segunda mitad del siglo XVI actuaron como grupo de presión favorable a la promoción de la navegación atlántica y la confrontación con España<sup>13</sup>. De manera que, el salto cualitativo más destacable del período isabelino, al menos en materia de política imperial atlántica, fue la consolidación de una política marítima con unos objetivos políticos, por lo general, mejor definidos (o menos vagos) que en la etapa política anterior. Además, la propia autoridad monárquica se encargó de fomentar el mar y de incentivar a la población a hacer del espacio marítimo y las actividades económicas asociadas su medio de vida, su camino hacia el éxito social, la prosperidad material y el reconocimiento oficial.

En lo que se refiere al fomento de la industria naviera inglesa, hay que reconocerle a la etapa isabelina su importancia. La puesta en práctica de una activa política oceánica militar que

---

<sup>11</sup> BL Sloane MS 43, «Elizabeth I of England: Actions of the English Navy, 1585-1603», en Wm. Monson, *Treatise of Sea Causes, 1585-1624*, fols. 27v-29r, 33r-34v, 36r-39v; Lucena Salmoral, 1992: 113-116, 117-118.

<sup>12</sup> Rodger, 2006: 48.

<sup>13</sup> Beer, 1959 [1908]: 6-9; Quinn (ed.), 1940, vol. 1: 31-100; 1955, vol. 1: 17-34; Waters, 1958: 178-180, 197; Lucena Salmoral, 1992: 104-106; Brenner, 2011 [1993]:135; Beckles, 2001: 219; Canny, 2001: 4; Pagden, 2001: 34-35; Friel, 2003: 106-110. Gilbert también impulsó la búsqueda del paso del noroeste en su obra *A Discourse to prove a passage by the North West to Cataya and the East Indies*, London, Henry Middleton, 12<sup>th</sup> April 1576. De Devereux nos remitimos a su correspondencia con la reina Isabel en materia del apresto de la flota, las expediciones oceánicas y la ofensiva corsaria contra la América española. BL Add MS 74286, fols. 53v-61v, 66v-73v.

cumplimentase las exigencias de la guerra con la España filipina obligó a un fortalecimiento y expansión del arma naval. Entre los años sesenta y el primer quinquenio de los ochenta del siglo XVI, es decir, antes de la guerra con España, el tamaño de la marina militar inglesa se mantuvo en una horquilla de 14.000-15.000 toneladas. Como resultado del rompimiento con España en 1585, se ordenó una movilización naval general —en gran medida a través de armamentos privados— que incorporase nuevas unidades para engrosar la *Royal Navy*, que en los años noventa llegaría a alcanzar un tamaño de 36 naves de guerra y 25.000 toneladas. No obstante, el propósito de la marina militar inglesa era todavía principalmente defensivo, para velar por la seguridad de las aguas territoriales y costas británicas, y aquejaba serias limitaciones logísticas, como quedaría de manifiesto tras la fallida expedición Drake-Norreys de 1589, pese a la mejora cualitativa experimentada<sup>14</sup>. La marina mercante inglesa alcanzó en 1582 las 67.604 toneladas, repartidas entre 1.518 barcos, de los cuales el 78% no superaban las 100 toneladas. Las áreas de actividad marítima más importantes eran Londres, Norfolk, Suffolk y Essex<sup>15</sup>.

Se incentivó el desarrollo científico, técnico y geográfico, lo que coadyuvó a una modernización de los tipos navales ingleses, un proceso sin el cual las empresas corsarias —que seguían una lógica capitalista— no habrían cosechado los réditos que conocieron, y por lo tanto no habrían contado con el debido apoyo por parte de la Corona y de los accionistas particulares interesados en esa forma de acumulación de capital<sup>16</sup>. Por último, aunque no menos importante, bajo el reinado de Isabel I se perfilaron los organismos rectores encargados de administrar los asuntos relativos al comercio ultramarino y la gestión de las empresas coloniales. Por supuesto, los ingleses tomaron como modelo a los españoles, en concreto la Casa de la Contratación (1503), que serviría de modelo en el que se inspirarían Stephen Borough, Richard Hakluyt y Walter Raleigh, partidarios de emular a los españoles al respecto, fundando en Londres una institución (*Contract House*) a imitación de la ya que ya operaba en Sevilla<sup>17</sup>. Fue también entonces cuando nacieron las primeras compañías comerciales dotadas con carta de privilegio real (*chartered companies*) para conducir las empresas con territorios de ultramar: la *Muscovy Trading Company* (MTC), en 1551, para Rusia; la *English Levant Company* (ELC), en 1592, para el Imperio Otomano y regiones adyacentes; y la más conocida, la *East India Company* (EIC), en 1600, para las Indias Orientales.

---

<sup>14</sup> Glete, 1993, vol. 1: 131-132.

<sup>15</sup> Friel, 2003: 112.

<sup>16</sup> Una evaluación general del significado del período isabelino para el desarrollo de las capacidades marítimas de Inglaterra, en Waters, 1958: 100-114, 127-250; Lucena Salmoral, 1992: 88-91, 96.

<sup>17</sup> Aunque la idea no conoció mayor recorrido, trasluce una creciente madurez en la noción de un imperio marítimo y comercial. Ortega y Medina, 1981: 55-56; Elliott, 2010: 66, 68-69.

En dicho contexto, el giro pacifista que Jacobo I imprimió a la política exterior inglesa nada más ascender al poder, materializado el 28 de agosto de 1604 en el Tratado de Somerset House (Londres), donde se acordó la paz con la España de Felipe III, le valdría al monarca la animadversión de esos grupos sociales de nuevo cuño, partidarios de proseguir las hostilidades contra los españoles<sup>18</sup>. Una de las voces que más se opusieron a la concertación de ese tratado de paz fue la de sir Walter Raleigh, connotada personalidad política e intelectual de la Inglaterra isabelina, vehemente defensor de una agresiva línea de actuación antiespañola y partidario de múltiples proyectos coloniales en el Nuevo Mundo, quien criticó el acuerdo de Somerset House por ser demasiado garantista y benevolente para con los intereses españoles sin que mediasen razones fundadas. En vista de la debilidad económica y naval que acusaba la Monarquía Hispánica, Raleigh advocaba por explotar la ventaja en el mar sin concesiones. En 1603 fue acusado de alta traición y dos años después encarcelado en la Torre de Londres durante trece años, tiempo en que alumbró su *History of the World* (1614), donde reafirmaba sus postulados imperialistas e hispanóforos<sup>19</sup>. Obsérvese que nos encontramos, pues, ante uno de los más precoces y explícitos testimonios de la decadencia española<sup>20</sup>.

La insistencia de Walter Raleigh en la empresa colonial de Guayana, que reasumió en 1617, tras ser indultado y puesto en libertad condicional, desobedecía el compromiso adquirido por Jacobo I de respetar a los súbditos del rey español en el Nuevo Mundo. Las noticias de la destrucción y saqueo de los asentamientos españoles en las inmediaciones de Guayana propiciaron una crisis diplomática que se saldó con la condena a muerte y ejecución de Walter Raleigh, ante las presiones de Gondomar, quien había exigido su extradición a España<sup>21</sup>. Pero ni siquiera estos métodos coercitivos truncaron la voluntad de aquellos ingleses que anhelaban prosperar a través del comercio marítimo o probando fortuna en empresas coloniales allende el océano. De hecho, sería bajo Jacobo I cuando, a pesar de la paz oficial con España, despegasen los primeros proyectos coloniales ingleses de larga duración<sup>22</sup>.

Pese a los avances en materia de navegación, los proyectos coloniales de la época isabelina apenas habían proporcionado rédito tangible que resarciese los medios invertidos; ni

---

<sup>18</sup> BL Add MS 32471, Diary of the Treaty of Peace between England, Spain and the Archduke Albertus, fols. 31r-114r. La historiografía anglosajona de las épocas victoriana y eduardiana reprobó el perfil pacifista de Jacobo I, sobre todo por su acercamiento a España. Ello se ha atribuido tradicionalmente al supuesto carácter pusilánime de ese rey. Seeley, 1922 [1895], I: 279-280; Oppenheim, 1988 [1896]: 185; Hassall, 1912: 109-112. Las cláusulas de la paz de Londres de 1604 pueden consultarse en Abreu y Bertodano (ed.), 1740-1752, Felipe III, I: 243-284.

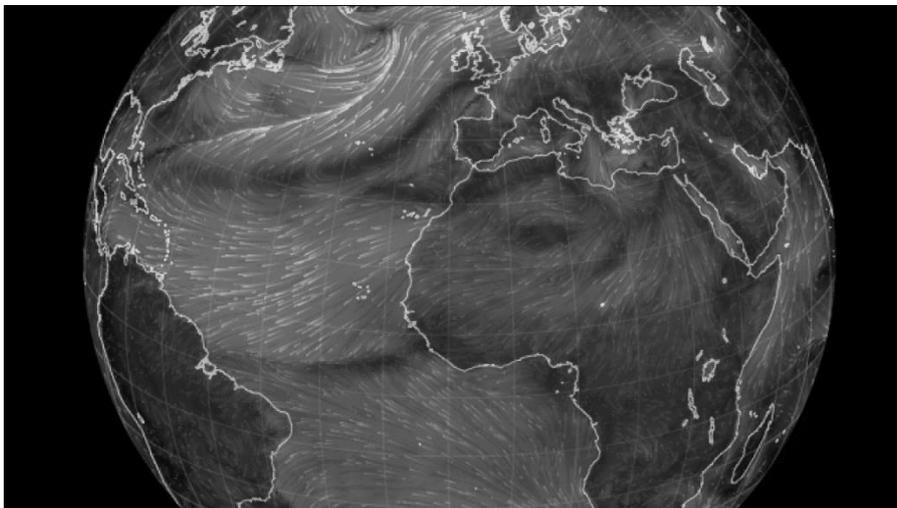
<sup>19</sup> Linebaugh & Rediker, 2000: 36; Elliott, 2010: 67; Alloza Aparicio, 2008: 1.652-1.658; 2015: 128-130.

<sup>20</sup> Fairman, 1981: 268.

<sup>21</sup> Jacobo I, en vez de extraditar a Raleigh, optó por decapitarlo en Old Palace Yard, Westminster, a fines de octubre de 1618, con lo que las autoridades españolas se dieron por satisfechas. Sanz Camañes, 2012: 308.

<sup>22</sup> Seeley, 1922 [1895], I: 260; Beer, 1959 [1908]: 55; Egerton, 1897: 23; Lucena Salmoral, 1992: 116-117; James, 2004: 4-5, 12; Elliott, 2010: 185.

siquiera habían facilitado la apertura de una ruta directa a las Indias Orientales, que era el verdadero objetivo estratégico. En suma, la Inglaterra isabelina no construyó ningún imperio marítimo que lograra sobrevivir a la muerte de la propia reina, mucho menos una talasocracia; un imperio marítimo precisa de una infraestructura que lo lleve a efecto y lo sustente, algo de lo que carecía Inglaterra a la muerte de Isabel I, en 1603. La contienda abierta con España sentó un precedente en la ofensiva corsaria que inspiraría las futuras empresas armadas contra el imperio español en las Indias Occidentales a lo largo del siglo XVII, entre otras, el *Western Design*. También contribuyó a una positiva valoración del Nuevo Mundo como un espacio providencial que depararía riquezas, poder y bienestar al pueblo inglés.



**Fig. 6.** Sistema de vientos en el Atlántico Norte, a partir del globo terráqueo interactivo de Camero Beccario [online]: [earth.nullschool.net/about.html](http://earth.nullschool.net/about.html). Obsérvese la dirección predominante de los vientos en el Mar Caribe, de E a O.

En la Inglaterra del cambio de siglo también se presenció el ascenso de una generación de connotados científicos, teóricos políticos y literatos que subsumieron esa vocación marinera consustancial al pueblo inglés dentro de un esquema nacional más poliédrico y ambicioso que contemplaba el engrandecimiento de Inglaterra, designio al cual había de entregarse por entero el poder regio. Los horizontes por descubrir allende el océano poseían un intrínseco interés científico que podía redundar en beneficio de los intereses económicos del pueblo inglés, como señaló William Shakespeare en su *King Henry VIII* (1613). Si la ciencia, incluida la náutica y la geografía, favorecía el aprovechamiento eficiente de los recursos naturales, la modernización de la industria y la competitividad mercantil, era de concluir que su fomento constituía un deber de primer orden si se quería convertir Inglaterra en una potencia.

A su vez, náutica y geografía funcionaban como correas de transmisión para que los nuevos principios matemáticos, aritméticos y astronómicos se abriesen camino en los planes de

estudio de la Inglaterra isabelina, de cuya enseñanza fueron connotados promotores Thomas Hood, Thomas Smith, John Davis, Tobie Cooke y el aristócrata bibliófilo John Lumley. En este contexto cabe entender la fundación en 1597 del Gresham College, por voluntad del propio sir Thomas Gresham, con el fin de instruir a sus alumnos en matemáticas, física, astronomía, derecho romano, retórica, música y teología. Una empresa para la que contó con el apoyo financiero del *Royal Exchange*, la *Mercers' Company* y el gobierno municipal de Londres<sup>23</sup>. Semejante cometido iba acorde con la revalorización que disfrutó el conocimiento científico, y muy particularmente la geografía, en la transición al nuevo siglo<sup>24</sup>.

Así era el discurrir de sir Francis Bacon, el gran vicario del empirismo anglosajón y arquetipo del hombre de ciencias, letras y estado de la temprana era estuardiana. Ferviente republicano y defensor del libre comercio, Bacon no ocultó su preferencia por una clase dirigente altamente instruida, de extracción burguesa, urbana, artesanal y mercantil sobre cuyos hombros reposase la riqueza de Inglaterra, que debería fundamentarse en el comercio y la industria. La defensa de tales principios epistemológicos y políticos, con los que pretendía una reforma estructural de toda la sociedad, le llevó a concebir la utópica Bensalem para su *The New Atlantis* (1626), ensayo en el que expuso su convencimiento de la posibilidad de dominar la naturaleza a través de las ciencias aplicadas y el inductivismo<sup>25</sup>.

Inglaterra debía aspirar al dominio de la naturaleza en aras de sus propios intereses económicos nacionales, sirviéndose de la más elevada de las ciencias aplicadas, que en el contexto de 1600 no era sino la náutica, y apoyándose en los hombros de sus oficiales y hombres de la mar. Ellos nutrirían los navíos mercantes y militares que enarbolarían el pabellón naval de Inglaterra y lo llevarían al rincón más recóndito del orbe<sup>26</sup>. Desde la perspectiva mercantilista de la época, en la escalera del desarrollo económico, industrial y científico, la mejora del arma naval había de ser entendida como un peldaño más que subir. No es de extrañar que los primeros pasos de la revolución científica en Inglaterra acompañasen esa política imperial auspiciada por la oligarquía comercial del país. Pero para que fuese rentable invertir en estos proyectos era necesario marcar objetivos concretos, cortoplacistas y realistas, que reportasen beneficios más tangibles, inmediatos y que resarciesen la inversión inicial.

Las posibilidades que ofrecía el ámbito norteamericano, hacia donde se estaba proyectando Inglaterra, en cambio, eran de escaso atractivo en comparación con las vastas riquezas de

---

<sup>23</sup> Guy, 2019: 216-226. Le agradecemos a María Grove Gordillo el habernos facilitado esta referencia.

<sup>24</sup> Cormack, 1997; Canny, 2001: 1-33; Schmidt, 2015.

<sup>25</sup> Waters, 1958: 185-188, 243-244; Hill, 1980 [1965]: 118-120; Linebaugh & Rediker, 2000: 37; Offen, 2020: 413. Bacon, de hecho, fue un importante accionista de la *Va.Co.*

<sup>26</sup> Black, 2004: 47-48.

las áreas conquistadas por los españoles. Pocos en Inglaterra, salvo un reducido número de pescadores y mercaderes, podían sentirse atraídos por invertir en empresas que implicasen la navegación y exploración del Nuevo Mundo<sup>27</sup>. Uno de estos incentivos fue la explotación de los recursos pesqueros que proporcionaba el océano. Precisamente, los grandes caladeros noraatlánticos, en los tramos litorales de Islandia, Groenlandia, Labrador, Terranova y Nueva Escocia, ofrecían una magnífica oportunidad que los pescadores ingleses trataron de monopolizar desde el siglo XVI con el respaldo institucional de la Corona. En tiempos de Jacobo I consolidaron su primacía, y para 1620, hasta 300 barcos pesqueros y unos 10.000 marineros se empleaban de media anual faenando en dichas latitudes<sup>28</sup>. El afán por la exclusividad de estas pesquerías induciría a los ingleses a restringir el paso a los competidores franceses, españoles y neerlandeses, lo que en 1614-1615 tensó la situación internacional hasta llevarla al borde de la guerra. Una muestra de la importancia geoestratégica que podían albergar tales caladeros<sup>29</sup>.

El impulso dado al sector naviero y a la náutica en la temprana Inglaterra estuardiana fue asimismo de la mano de la revitalización que experimentaron los viajes de descubrimiento y de apertura de nuevas rutas, en decadencia desde mediados de siglo, a causa de la situación bélica con España. La ruta que más interés despertaba era la que debía conectar directamente con Asia a través del paso del noroeste, que puso a los navegantes ingleses en contacto directo con los tramos litorales de Groenlandia, Baffin, Labrador, Terranova y Nueva Escocia. Se trata de una región particularmente difícil para la navegación, que solo la implacable escuela de la experiencia podía sortear conforme los marinos se familiarizaban con el régimen de los vientos y el comportamiento de las corrientes marítimas. La exploración del paso del noroeste ya había motivado en el siglo XVI los periplos de Martin Frobisher, entre 1575 y 1578, y de John Davis, en 1586; para los años 1630s, el capitán Luke Foxe habría condensado todo el conocimiento a partir de la experiencia acumulada desde las singladuras de Frobisher hasta las de Bylot y Baffin, en el primer cuarto del nuevo siglo. El que no siempre se alcanzasen los objetivos no implicaba que los esfuerzos cayesen en saco roto; acumularon un precioso bagaje empírico, esencial para dominar las singladuras hacia los parajes norteamericanos<sup>30</sup>.

Por último, aparte de las motivaciones de índole netamente materialista, hemos de añadir aquellas que emanaron de las visiones místicas en torno al plan providencial por medio del

---

<sup>27</sup> Canny, 2001: 3.

<sup>28</sup> James, 1994: 7-8; Grafe, 2003: 6-7.

<sup>29</sup> Friis, 1927; Waters, 1958: 252; Ormrod, 2003: 107. En 1615 las capturas de Terranova alcanzaron un valor de hasta 120.000£. Zahedieh, 2010: 191.

<sup>30</sup> A ello podríamos añadir también el periplo alrededor del mundo que protagonizó el corsario Francis Drake, que aunó la exploración con el pillaje. Hakluyt, 1972: 159-163, 171-194, 298-303; Waters, 1958: 258-259, 263-270, 276-277, 287; Lucena Salmoral, 1992: 95-118, 275-276.

cual Dios había dispuesto la existencia de un nuevo espacio, libre de la degradación espiritual en que se hallaba sumido el Viejo Mundo, para la salvación de la humanidad. El Nuevo Mundo se abría como un terreno virgen donde ensayar nuevas formas de organización religiosa en aras de extender la Reforma para contrarrestar el peso del catolicismo en la gran batalla que estaba por venir. Para los puritanos, las tierras allende el océano eran vistas como el sitio designado para la fundación de la Nueva Jerusalén. Todavía en la Inglaterra de finales del siglo XVI y primera mitad del XVII poseía fuerza un milenarismo con un sentido apocalíptico de su propia época, según el cual Dios había dispuesto las nuevas tierras para beneficio del pueblo inglés. *La Nova Britannia* (1609), de Robert Johnston, vino a sumar a las motivaciones económicas la misión de convertir a los pueblos amerindios por vías pacíficas, mientras que al mismo tiempo cuestionaba la licitud de los métodos de conversión masiva de la América española<sup>31</sup>.

Sin embargo, las fuerzas navales inglesas de Jacobo I se hallaban sumidas en un estado deplorable, lo que se ha achacado a la incuria que sufrieron por parte de la administración monárquica<sup>32</sup>. Bien es cierto que se acometieron serios esfuerzos por superar las deficiencias que presentaban los navíos de nueva construcción, un trasunto de los problemas técnicos que aquejaban a la industria naviera y que señaló el capitán George Waymouth<sup>33</sup>. Se adoptaron criterios de mayor rigor en la construcción de los nuevos vasos y se incentivó el servicio en los astilleros reales<sup>34</sup>. Es posible que surtiese algún resultado alentador, pues a fines de la década de 1610 los bajeles ingleses gozaban de buena reputación en Venecia, una potencia en declive, aunque con una larga tradición marítima<sup>35</sup>. Nos preguntamos si las reformas introducidas en 1605 realmente surtieron buenos resultados o si Waymouth había exagerado su tono lúgubre motivado por una aversión personal constructores navales rivales, como Phineas Pett<sup>36</sup>. En todo caso, parece que

---

<sup>31</sup> Elliott, 2006: 213, 214, 283, 285-287; 2010: 70. Martin Frobisher consideraba a los inuit «bestias carentes del sentido más básico de la higiene», mientras que para el pastor puritano Cotton Mather los indígenas eran personas indolentes, ociosas y dominadas por la molición. James, 1994: 13. Las poblaciones amerindias residentes en Virginia le merecían a William Strachey los mismos calificativos. Canny, 2001: 8.

<sup>32</sup> Una decadencia cuya semilla se sembró en época isabelina. Friel, 2003: 121.

<sup>33</sup> Este oficial se lamentaba en 1604 de la falta de pericia de que adolecían los carpinteros ribereños y operarios que trabajaban en las tareas de fábrica de navíos, y del mal funcionamiento de los astilleros, en general. BL Add MS 19889, George Waymouth, *The Jewell of Artes*, ca. 1604. Al cabo de un año, en 1605, la Corona concedió carta de privilegio y escudo de armas propio (*grant of arms*) a la ya existente *livery company* (es decir, una empresa de librea) de carpinteros ribereños—*Worshipful Company of Shipwrights*, o *Shipwrights' Company*—con el fin de promover la profesión y la correcta instrucción técnica de maestros y operarios. Una síntesis del estado de la *Royal Navy* bajo Jacobo I en: Oppenheim, 1988 [1896]: 184-215, 217-218; Clowes (ed.), 1897, vol. 2: 1-10, 13.

<sup>34</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 186; Clowes (ed.), 1897, vol. 2: 2-4; Black, 2004: 49-50.

<sup>35</sup> CSPV 1617-1619, 15/253, Piero Contarini to the Doge and Senate, London, 2/3/1618. Una valoración similar del embajador veneciano en Florencia Giovanni Francesco Trevisan después de inspeccionar los bajeles ingleses fondeados en Pisa y Livorno; 15/264, Giovanni Francesco Trevisan to the Doge and Senate, Pisa, 8/3/1618.

<sup>36</sup> Phineas Pett (1570-1647): integrante de una importante dinastía de carpinteros ribereños. En 1599-1600 trabajó proveedor de madera en Norfolk y Suffolk, más tarde guardián de los almacenes del astillero de Chatham, donde la experiencia acumulada le valdría su conversión en maestro de fábricas en Deptford. NPG, Collections: Phineas Pett [online]: [www.npg.org.uk/collections/search/person.php?LinkID=mp03527](http://www.npg.org.uk/collections/search/person.php?LinkID=mp03527); Friel, 2003: 116-117.

el sector naviero de titularidad pública atravesó innegables dificultades en el comienzo de siglo; para los años veinte, Inglaterra apenas contaba con una treintena de navíos, de diversas calidades, aptos para el servicio. Las instalaciones de Deptford, el principal astillero de la Corona, solo permitían obras para dos barcos a la vez<sup>37</sup>.

Aunque realmente, el principal problema que minaba la capacidad de la marina militar inglesa no procedía tanto de los fallos técnicos en los trabajos de los astilleros ni del diseño de sus barcos, sino de las taras estructurales resultantes de la corrupción sistemática que aquejaba al cuerpo naval, tanto al administrativo como al combativo. La gestión fraudulenta y desastrosa bajo las direcciones de Nottingham y especialmente de Robert Mansell horadó la operatividad de la marina y absorbió una mordida cuantiosa del presupuesto.<sup>38</sup> El cuerpo de oficiales estaba copado por incompetentes en sus cuadros superiores e intermedios, pues la compraventa de las plazas se había convertido en norma. Esto sumió a la marina en un estado de completo desorden organizativo y redujo a la marinería en una turba, sin que surtiesen efecto los intentos de reforma de 1618. Dicha debilidad en el mar explica que los intereses comerciales de los mercaderes ingleses el ultramar fuesen objeto de diversos agravios a comienzos del siglo XVII, donde destaca la masacre de Amboina, en Molucas (1623), sufrida a manos de la VOC, que quedó sin respuesta<sup>39</sup>. Tan solo el cuerpo de artilleros mantuvo un rendimiento óptimo, según los agentes de inteligencia venecianos<sup>40</sup>.

Lo arriba expuesto no fue óbice para que Inglaterra conociese una expansión atlántica más firme en el primer cuarto del siglo XVII. Esto nos conduce a la siguiente paradoja, la cual atañe a la política de Jacobo I con respecto a los proyectos coloniales en el Nuevo Mundo: pese al supuesto pacifismo que se le ha atribuido al primer Estuardo, bajo su etapa las empresas coloniales cosecharon unos éxitos que ensombrecieron las intenciones de la época isabelina, y sin necesidad de romper hostilidades con los españoles. De hecho, fue bajo el rey Jacobo cuando se asentaron las primeras comunidades puritanas en Nueva Inglaterra, dio inicio la colonización de Virginia, la fundación de Jamestown (1607) y de la Virginia Company (*Va. Co.*) en 1606, a la que seguirían con posterioridad otros viajes y otras compañías privilegiadas para las Indias Occidentales, como la de la Bahía de Massachusetts (1628) y la *Guinea Co.* (1618), una sociedad por acciones mayormente encargada de la trata negrera<sup>41</sup>. Inglaterra no necesitó de una gran

---

<sup>37</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 196, 201-205.

<sup>38</sup> Friel, 2003: 121.

<sup>39</sup> *Treaties*: 54; Oppenheim, 1988 [1896]: 189-194; Friel, 2003: 110-111.

<sup>40</sup> CSPV 1617-1619, 15/252, To the ambassador in England, Senate, Venice, 1/3/1618.

<sup>41</sup> Beer, 1959 [1908]: 297, 300-310; Andrews, 1912: 9-31; Andrews, 1984; James, 1994: 8; Linebaugh & Rediker, 2000: 13-15.

fuerza naval convencional; la diplomacia inglesa supo servirse de los huecos y ambigüedades de las que adolecía el tratado de Somerset House para respaldar sus pretensiones coloniales en el Nuevo Mundo y los negocios con las Indias españolas.

Por lo que hacía a la navegación en América, el tratado de paz dejaba importantes flecos sueltos que los ingleses trataron de aprovechar en su beneficio. La delegación española se limitó a dejarlo implícito en la frase: «...en cualquier parte situados, así en Tierra, como en Mar, y Aguas dulces». Años después, el tratado de paz de 1630 no solo no remedió el problema, sino que lo enquistó; su artículo segundo dejaba abierta la veda para las presas de navíos que fuesen capturados más allá de la línea, una vez transcurridos nueve meses tras la publicación de la paz<sup>42</sup>. Por la parte española, dicha omisión respondía a una interiorizada asunción de lo que la Corona consideraba su legítimo derecho a la exclusividad sobre las Indias Occidentales y al monopolio comercial con las mismas<sup>43</sup>, y si bien pudo funcionar como recurso para cerrar los conflictos en Europa, dejaba en el aire la cuestión del comercio ilícito en el Nuevo Mundo y las acciones de los corsarios cuando iban de la mano de los intereses de la Corona de Inglaterra o de las compañías comerciales privilegiadas. De modo que, la falta de precisión en los límites que reclamaba España y la ambigüedad terminológica enquistaron la cuestión de la penetración inglesa en los mares occidentales.

Al confuso concepto *más allá de la línea* o *beyond the line*, por su traducción al inglés, se aferrarían los ingleses para legitimar por los hechos consumados y la vía de la fuerza naval su presencia en las aguas tropicales americanas, las Antillas y otros espacios colindantes del Nuevo Mundo. Se había apoderado de ultramar, y específicamente de las Indias Occidentales, una constante situación de anarquía y tensión armada, que durante el siglo XVII sería escenario de métodos que actualmente conocemos como *guerra híbrida*: una combinación de los clásicos procedimientos de las guerras convencionales con los usos propios de las guerras asimétricas, desinformación o propaganda, contrabando, empleo de fuerzas irregulares —los armamentos corsarios— y de la inmigración como forma de presión, aunque no solo los ingleses se servirían de ellos. Conforme al ascenso de Inglaterra como fuerza naval de primer orden desde 1650 en adelante, disminuiría su dependencia de fuerzas irregulares o enfoques operacionales asimétricos para defender su primacía en el mar, ya que iría ganando confianza en la operatividad de su marina de guerra.

Esa *línea* a la que se aludía era un arco de meridiano de localización imprecisa, aunque se daba por hecho que se encontraba una vez pasadas las Azores en dirección O. Estas islas

---

<sup>42</sup> Abreu y Bertodano (ed.), 1740-1752, Felipe III, I: 249; Felipe IV, II: 212-213.

<sup>43</sup> Pérez Tostado, 2011: 191-192; Sanz Camañes, 2012: 346.

desempeñaron una función divisoria entre Europa y América, el comienzo para los europeos del hemisferio occidental —*espacio libre*— y con ello la lucha sin fin por la conquista de la tierra. Las interpretaciones inglesas, acordes a sus intereses, normalizaron por medio de los hechos consumados un persistente estado de guerra híbrida de baja intensidad *beyond the line*, circunscrito a las aguas del continente americano y muy especialmente al Caribe y alrededores, incluso cuando en Europa se mantenía una paz oficial con los españoles<sup>44</sup>. Por ende, que Jacobo preservase un buen entendimiento con la corte española durante su reinado, no es óbice para que en aquellos años se intensificasen los asentamientos ingleses *beyond the line*<sup>45</sup>.

Pero no por ello el reinado de Jacobo I se vio libre de tensiones con la corte española, a pesar del predominante tono de buena conferencia, dado que yacían posturas encontradas en lo que concernía al comercio con las colonias de las Indias Occidentales, en el limbo desde 1604. Por parte inglesa, iban ganando peso los sentimientos antiespañoles, sobre todo en las cámaras de Westminster, conforme adquiría forma una flamante oligarquía cuyos orígenes enraizaban en un comercio colonial en expansión. Los integrantes de este incipiente grupo arriesgaban su capital —e incluso su vida, como Walter Raleigh— en dichas empresas navales predatorias contra los asentamientos españoles en el Nuevo Mundo, la mayor de las veces por medio de contratistas privados o corsarios. Que el reinado de Jacobo I haya sido percibido como pacifista en sus relaciones con España atiende más a su condición de bisagra entre una etapa de abierta hostilidad en todos los frentes, como lo fue el período isabelino, y el turbulento arranque del reinado de Carlos I que a un verdadero y genuino pacifismo.

En general, la Europa septentrional atlántica del primer cuarto del siglo XVII fue testigo de una significativa revalorización de la política colonial y de las oportunidades lucrativas que ofrecía el Nuevo Mundo, que contrasta con el desengaño instalado en determinados círculos de la intelectualidad castellana de entonces<sup>46</sup>. Fue en 1609 cuando vio la luz el opúsculo *De Mare Liberum*, del jurista Hugo Grotius, que negaba la tan pretendida como ficticia exclusividad

---

<sup>44</sup> También de ahí que se conozca como *línea de amistad-enemistad* o *línea del hemisferio occidental*. Una división del océano en rayas o líneas que hunde sus orígenes en los primeros viajes de los descubrimientos y las bulas papales de fines del siglo XV. Todo más allá de la línea quedaba fuera de las valoraciones jurídicas de este lado de la línea. Schmitt, 1979 [1950]: 76, 82-86; Mattingly, 1963: 145-162.

<sup>45</sup> BL Add MS 5752, *Royal Warrants*, fol. 136r. Taylor, 1969: 212; Black, 2004: 49.

<sup>46</sup> Así lo exhibieron ciertas personalidades del arbitristo español (Martín González de Cellorigo, Sancho de Moncada, Juan de Mariana, Luis Valle de la Cerda) que, sin ser mayoritarias, podían alzar sus voces con suficiente fuerza como para hacerse sentir, y a quienes se les uniría la inmortal pluma de Francisco de Quevedo. Expusieron la paradoja de la pobreza española resultante de la riqueza metalífera de las Indias, que había propiciado la ociosidad y desidia en los españoles y truncado el progreso de la metrópoli, al convertirla en las *Indias de Europa*. Mientras en Inglaterra crecía la asociación del Nuevo Mundo con la riqueza, había sectores en la España del Barroco que las identificaban, en marcado contraste, con el origen de la miseria y la alegoría de la *vanitas*. Elliott, 2010: 190-196, 199.

sobre los derechos de navegación al Nuevo Mundo, monopolio que luego no era capaz de imponer de manera efectiva. Los neerlandeses —como otras potencias— demostraron que era posible navegar a las Indias Occidentales con libertad siempre y cuando se dispusiese de medios navales para ello. Era algo realizable y el soberano español no podía oponer nada. Una señal inequívoca de cómo las reivindicaciones españolas no eran observadas por carecer la Corona de los medios adecuados para privar a otras potencias de navegar allende el océano. Si los neerlandeses habían apostado por las tesis del *mare liberum*, adaptándola a sus intereses, se debía a que se sabían capaces de desafiar a los españoles en el mar y legitimar por la vía de los hechos consumados sus incursiones de saqueo en ultramar, a costa de los dominios bajo la égida del monarca español<sup>47</sup>.

Al amparo de las fórmulas *no peace beyond the line* y *where no commerce is, there is war*, las restantes potencias europeas podían tentar la ficción dicotómica de mantener la paz con España en el Viejo Mundo y emprender acciones hostiles en el Nuevo Mundo. Por ende, la infiltración podía acontecer en cualquier instante, sin que los esfuerzos de la diplomacia española en Europa surtiesen efecto alguno a la hora de anticiparse a una hipotética agresión contra los expuestos asentamientos de ultramar. Bien es cierto, sin embargo, que en los momentos de enfriamiento o ruptura de relaciones en Europa se abandonaban los pocos escrúpulos existentes a la hora de emprender acciones abiertamente hostiles en las Indias Occidentales, en tanto quedaba justificadas por la misma situación de guerra. Así sucedió con Inglaterra a finales del reinado de Jacobo I, cuando se asistió a un enfriamiento en las relaciones anglo-españolas, y sobre todo con motivo de la guerra de 1625-1630, con el ascenso de Carlos I al trono<sup>48</sup>.

A finales del reinado de Jacobo I se deterioraron las relaciones con España, cuando la presencia de las facciones antiespañolas en el Parlamento iba en aumento, lo que terminaría por conducir al estallido de la guerra en 1625, acelerada por las frustraciones que generó el fallido *Spanish Match*<sup>49</sup>. Simultáneamente, en 1618, tuvo lugar la conjura de Venecia o de Bédmar<sup>50</sup>,

---

<sup>47</sup> En el tratado jurídico-político *De Mare Liberum* el autor expone una defensa del derecho inalienable de los pueblos a la libre navegación en el océano abierto con fines comerciales o pesqueros, aunque el texto iba dirigido sobre todo contra Portugal, un declarado competidor comercial de las Provincias Unidas en los mares de Asia Oriental, y no tanto contra España. Grotius bebe de la Escuela de Salamanca, que ya habían teorizado acerca del *ius communicationis* (Francisco de Vitoria, Fernando Vázquez de Menchaca y Vázquez de Molina). El texto de Grotius significó el pistoletazo de salida para la gran controversia libresca que se sostuvo durante el siglo XVII en derredor de la libertad de navegación y del dominio marítimo, que involucraría a algunas de las figuras más sobresalientes del pensamiento jurídico europeo (Selden, Freitas, Hobbes, Pufendorf, etc.). Brito Vieira, 2003: 361-377; Martínez Torres, 2017: 71-96.

<sup>48</sup> Hussey, 1929: 291; Sanz Camañes, 2002: 162; 2012: 351; Offen, 2022: 415.

<sup>49</sup> Sanz Camañes, 2012: 323-335; Una fuente, en francés, del intento de alianza matrimonial anglo-español, en BL Add MS 32092, *Treatise on the Spanish Match*, 1624, fols. 324r-333v.

<sup>50</sup> Alonso de la Cueva y Benavides, I marqués de Bédmar, ejercía como embajador español en Venecia.

que desató una crisis diplomática con dicha república e hizo temer la intervención naval española contra esa ciudad, una vez destruida la flota veneciana en Ragusa el año anterior. En los puertos de Cádiz, Barcelona, Nápoles y Sicilia las autoridades reales prendieron los mercantes ingleses allí atracados para destinarlos a la escuadra de Nápoles, todo por instrucciones del propio virrey, el duque de Osuna, quien también era uno de los partícipes en la conjura<sup>51</sup>. Mientras, en las Indias nunca cesó del todo la violencia, que contaba con la anuencia del secretario Edward Conway, quien en 1623 esbozó un proyecto para una ofensiva corsaria contra España<sup>52</sup>. Por parte española, no había lugar a los recelos al defender su ambicionada exclusividad en las aguas americanas; las patrullas que velaban las costas del Caribe capturaron en aquellos años varios mercantes ingleses por valor de 70.000 libras<sup>53</sup>.

Tampoco era mucho más lo que Inglaterra podía oponer a los españoles en el mar, dado el estado de las fuerzas navales. Carlos I heredó de su padre una marina de guerra inoperante, sumida en su nadir, lejos del aura de invencibilidad que con posterioridad se le ha adjudicado (no exento de intención propagandística). La expedición de Cádiz fue la primera gran prueba de fuego de la marina militar del rey Carlos y se saldó con un sonoro fracaso. La defensa de la ciudad de Cádiz, además de legarnos uno de los más elogiados cuadros de Zurbarán, ha sido motivo de multitud de versiones en torno a su desarrollo<sup>54</sup>. Quedó patente la manifiesta debilidad que aquejaba a la marina de guerra inglesa, la cual acusó miles de bajas y cuantiosas pérdidas materiales en unidades navales, fruto de la impericia de sus oficiales, marineros e infantes, que contribuyeron por igual a tan desastrosa actuación. La campaña de Cádiz fue costosa; al principio se cifró en 300.000 libras su coste, si bien en 1631 se revisó al alza, a 500.000 libras, incluyendo los gastos de las fuerzas de desembarco<sup>55</sup>.

La imagen de patetismo que arroja la decadencia de los medios navales convencionales de Inglaterra no ha de conducirnos al engaño de componer el inverosímil cuadro de un reino insular, volcado al mar durante siglos, que repentinamente parecía ver evaporada toda su experiencia en el ámbito marítimo. Como es lógico, el conocimiento empírico que por generaciones se había acumulado persistió, solo que encontró mejor acomodo en el sector privado, donde sí pudo dar respuesta a los estímulos favorables, como a las crecientes demandas de mercantes

---

<sup>51</sup> CSPV 1617-1619, 15/251, To the ambassador in England, Senate, Venice, 1/3/1618; 15/254, Piero Contarini to the Doge and Senate, London, 2/3/1618; 15/263, Gasparo Spinelli to the Doge and Senate, Naples, 6/3/1618.

<sup>52</sup> Brenner, 2011 [1993]: 290-293.

<sup>53</sup> Hill, 1980 [1965]: 225-226; Alloza Aparicio, 2008: 1.652-1.655, 1.658; 2015: 128, 130.

<sup>54</sup> Destacamos el pasaje que le dedica fray Gerónimo de la Concepción en su *Emporio del Orbe* y el diario de John Glanville, para los bandos español e inglés, respectivamente, sin contar las abundantes fuentes documentales, entre las que sobresalen las relaciones de sucesos y pasquines publicados. BNE Mss. 2356, fols. 287r-288v, 420r-425r, 426r-428v; 2357, fols. 40r-43v; Concepción, 1690, lib. VI, cap. XIV; *Glanville's Diary*, 1838-1901 (ed.).

<sup>55</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 219-222, 225-226; datos obtenidos de BL Add MS 9339, fol. 24r.

por parte de las grandes compañías comerciales, que en la marina de guerra convencional. El sector privado, en contraste con el servicio real, ofrecía mejores perspectivas vitales, así que no es de extrañar que absorbiese el talento entre los hombres del mar, convirtiéndose en el medio de promoción preferente para quienes dedicaban su vida a las actividades asociadas con el ámbito marítimo, y por consiguiente en la cantera de marinos con oficio. Contrastaba con el servicio en la marina militar, que suponía un fracaso social<sup>56</sup>. Lo cierto es que Inglaterra poseía un sector marítimo privado lo bastante dinámico como para atender los requerimientos de una flota mercante en expansión cuya actividad en las rutas comerciales transoceánicas iba en aumento. Que en fecha tan avanzada como 1637 la presencia de los navegantes ingleses en las Indias Occidentales trajese de cabeza a los oficiales reales españoles ya habla a las claras de esa capacidad de infiltración que tenía la Inglaterra de Carlos Estuardo<sup>57</sup>.

Precisamente, donde los ingleses sí podían horadar la posición española era en su flanco más vulnerable: las vastas áreas desprotegidas del Caribe. Los desencuentros en las relaciones anglo-españolas en los últimos años del reinado de Jacobo espolearon a los *MPs* más antiespañoles a promover una primera oleada de asentamientos ingleses en las Antillas Pequeñas entre 1623 y 1632<sup>58</sup>. En lo que concierne específicamente al área antillana, en estos años se registró la primera infiltración duradera por parte de los ingleses, justo en ese flanco inerme que eran las Pequeñas Antillas, que los pobladores españoles desatendieron durante el proceso de conquista del Nuevo Mundo. Por eso, aunque el primer diluvio inglés contra el Caribe español adquiriese la forma de guerra corsaria durante el último cuarto del siglo XVI, todavía en la época isabelina, habría que esperar al cierre del reinado de Jacobo para que apreciar efectos de mayor recorrido.

Un hecho fortuito, como el naufragio del *Sea Venture* cuando en 1609 navegaba a Jamestown con un suministro de víveres para esa colonia, fue lo que marcó el simbólico punto de partida de la ocupación inglesa de las Islas Bermudas<sup>59</sup>. Por ubicarse a una distancia prudente

---

<sup>56</sup> Waters, 1958: 256. Tal era la debilidad de las fuerzas convencionales inglesas en el mar, que Jacobo I tuvo que recurrir a concertar asientos con propietarios de barcos mercantes para que los aprestasen y artillasen con el fin de utilizarlos en la defensa de las aguas inglesas frente a las incursiones de piratas berberiscos y de Salé. En medio de la lucha contra esta clase de piratería se organizó en 1620-1621 la expedición contra Argel, cuyo coste se estimó en cerca de 34.000 libras. Oppenheim, 1988 [1896]: 198-199.

<sup>57</sup> AGI IG leg. 759, Carta de los capitanes Cristóbal García Dávila, Juan del Castillo Bordallo y Marcelo López de Ribera, Sevilla, 23/6/1637; visto en una consulta del Consejo de Indias, Madrid, 18/8/1637.

<sup>58</sup> Beckles, 2001: 221-222; Black, 2005: 45-46.

<sup>59</sup> Se ha afirmado que este incidente inspiró a Shakespeare para su obra *The Tempest* (1611). De ser cierto, pudo haberse basado en el relato de William Strachey, pasajero del *Sea Venture* y autor de una relación en que detallaba el trágico suceso: *A true reportory of the wracke, and redemption of Sir Thomas Gates Knight; upon and from the lands of the Bermudas: his coming to Virginia, and the state of the colony then and after, under the government of the Lord La Warre*, publicada por William Barret en Londres, en Paul's Church-yard, el 15 de julio de 1610, según la datación antigua. Acerca de este naufragio y sus consecuencias, Linebaugh & Rediker, 2000: 8-35.

del litoral americano —a 1.200 km de La Española— sirvió como una cabeza de puente para las comunicaciones transoceánicas inglesas. Al archipiélago se lo bautizó como Somers Isles, en honor a George Somers, capitán del navío siniestrado, mientras que su primer asentamiento, New London, erigido en 1612, sería rebautizado St. George's Town. La administración de estas islas fue transferida tres años después a la *Somers Isles Company*, un ejemplo muy ilustrativo de *chartered company* fundada *ad hoc* por los mismos accionistas de la *Va. Co.*, quienes desempeñarían dicha labor hasta 1684, cuando fuese delegada definitivamente en la Corona<sup>60</sup>.

Al asentamiento bermudeño seguiría durante la década de los años veinte toda una cascada de establecimientos ingleses a lo largo del cinturón de las Pequeñas Antillas, en las diminutas islas de San Cristóbal (1623/4), Barbados (1625) y Nieves (1628), cuyos artífices se caracterizaban por una serie de rasgos comunes, muy generalizados, que respondían al perfil de explorador militar o aventurero, al frente de un reducido contingente integrado por hombres de fortuna<sup>61</sup>. La colonia de San Cristóbal, sin embargo, se vio originalmente condicionada por tratarse de un asentamiento compartido anglo-francés<sup>62</sup>. Así permanecería hasta 1629, cuando los ingleses y franceses fuesen desalojados de esa isla y de Nieves por la expedición de Fadrique de Toledo, quien las recuperó para España. Al cabo de un año, en 1631, los ingleses reasumirían su ocupación, una vez el destacamento español se hubiese retirado. El asentamiento de Barbados, en cambio, no solo se vio libre de dichas incidencias, sino que pronto emergió como la colonia más poblada y próspera de las Antillas anglosajonas y su principal base naval hasta la conquista de Jamaica. Se debió principalmente a su conveniente ubicación, al tratarse de la isla más oriental del arco antillano, lo agilizaba las singladuras con Inglaterra, el África ecuatorial y la América virreinal española, convirtiéndose por ello en enclave de la trata negrera<sup>63</sup>.

Aparte del cinturón insular antillano, hubo otros archipiélagos en el Caribe en los cuales ensayaron los ingleses nuevas formas de colonización y organización social, bajo un tamiz de corte puritano, como sucedió en las islas de Providencia, Santa Catalina y San Andrés, gestionadas desde 1629 por la *Providence Isle Company* (en adelante, PIC), fundada ese año con una carta de real privilegio<sup>64</sup>. Desde finales del siglo anterior dichas islas servían a modo de escala

---

<sup>60</sup> Los nombres de los 117 accionistas originales de la *Somers Isles Co.* los recogió sir John H. Lefroy, gobernador de Bermudas (1871-1877), en su crónica sobre la colonización inglesa del archipiélago: Lefroy, 1877, I: 99-100.

<sup>61</sup> Egerton, 1897: 51; Beckles, 2001: 219-221; Pestana, 2017: 44.

<sup>62</sup> BL Eg MS 2395, *Articles of agreement between Sir Thomas Warner, English Governor, and Pierre de Blaine, Sieur d'Eesnambuc, and others French governors, with treaties of partition, mutual protection, etc, between the two nations, and other papers concerning the Island of St. Christophers*, fols. 62r-65r.

<sup>63</sup> Ligon, 1657 (ed. facsímil a cargo de Kupperman, 2011); Harlow (ed.), 1925: 1-17, 18-24, 25-42, 42-48; Beckles, 2001: 219; Pérez Tostado, 2011: 194.

<sup>64</sup> Entre los artífices se encontraban: John Pym, el conde Warwick, Lord Saye and Sele, Lord Brooke, Oliver St. John, sir Gilbert Gerard, sir Thomas Barrington, Richard Knightley, Henry Darley, sir William Waller, Lord Mandeville (conde de Manchester a partir de 1642), Lord Robartes, John Gurdon y Christopher Sherland. William

para los corsarios y piratas que se prodigaban por la región, y no es una inocente casualidad que las primeras navegaciones inglesas por la zona corriesen a cargo de los patronos corsarios Daniel Elfrith y Sussex Camock. Hasta los treinta, sin embargo, no comenzó el verdadero proceso de poblamiento de Providencia, donde se experimentó un modelo de sociedad puritana, gobernada a la manera de una teocracia, que recrease tan anhelada la *Ciudad sobre la Colina*<sup>65</sup>. Desde el comienzo, los artífices de esta colonia intentaron que la religión, en su vertiente más puritana, desempeñase un papel nuclear en la organización de la isla. También llevaron a cabo el primer ensayo serio por implementar un modelo de trabajo eminentemente esclavista.

La experiencia de la PIC, sin embargo, conoció un sonoro fracaso a la hora de convertir la isla en una próspera colonia de plantación. Confluyeron múltiples factores, quizás el primero de ellos estribase en el propio clima insular, demasiado cálido y húmedo, aunque también incidió el pobre aprovechamiento del suelo, así como unas políticas restrictivas de acceso al reparto de la tierra, dado que la PIC exigía que los partícipes respondiesen a un riguroso perfil puritano, lo que disuadió a potenciales inversores. Lejos de erigirse en el pretendido modelo de sociedad puritana volcada a la producción de la tierra, la colonia devino en un verdadero nido de piratas. Si bien su clima dificultaba el modelo de plantación, su ubicación geográfica, frente a la costa de Tehuantepec y junto a la derrota que seguían los galeones de Tierra Firme cuando regresaban con la plata americana a bordo, ofrecía grandes expectativas de botín y con ello incentivaba las expediciones de pillaje. Así lo sugirió John Coke, quien propuso el apresto de barcos para una ofensiva corsaria contra las posesiones españolas en la zona, tomando con ello el testigo de mano de Edward Conway. El capitán corsario William Jackson se valdría de las islas de Providencia y Santa Catalina como base desde la que organizar sus incursiones de pillaje contra las ciudades circundantes<sup>66</sup>.

En esta fase inicial de la colonización inglesa en el Caribe, hasta mediados de siglo, jugó un papel muy reseñable la mano de obra forzada de origen británico. Destacó una importante inmigración de procedencia escocesa e irlandesa, sobre todo bajo la condición de desterrados o siervos —*bonds-men* o *servants*— en el caso irlandés, bien por razones políticas y religiosa, si bien era extrapolable a ingleses y escoceses. El principal rol que desempeñó esta inmigración

---

Jessop ejercía como secretario. BL Add MS 10615, Letters to the Governors and other persons at the Sommers Islands, Providence, 1635-1641; Andrews, 1912: 37-38; Harlow (ed.), 1925: x.

<sup>65</sup> Kupperman, 1995: 25, 28-34, 325; Offen, 2020: 412-418. Sobre la etapa colonial inglesa en dicha isla existe una copiosa documentación primaria en castellano. AGI SF leg. 223, Noticias relativas a la isla de Santa Catalina por los ingleses y la conveniencia de desalojarlos de ella, que incluye la correspondencia de los gobernadores de Cartagena y Tierra Firme, del Consulado de comercio de Lima y del Consejo de Indias (1634-1640), fols. 1r-86r.

<sup>66</sup> Egerton, 1897: 51; Newton, 1914: 52-60; Kupperman, 1995: 88-95, 105-106, 113; Brenner, 2011 [1993]: 117, 188-189, 345; Beckles, 2001: 222; Pérez Tostado, 2011: 196, 198; Offen, 2020: 425.

fue como suministradora de mano de obra para el funcionamiento de la agricultura comercial y el incremento del contingente humano en dichas islas, que registraron elevadas densidades demográficas en cuestión de pocos años. Muchos de estos siervos encontraron en las empresas coloniales en las Indias Occidentales una vía de escape para emplearse como mano de obra en las plantaciones, trabajar en ellas por varios años, lo suficiente para acogerse a los *freedom dues* (derechos de libertad) que les permitiesen revertir su situación y reunir un capital líquido o inmueble, comúnmente una parcela de tierra<sup>67</sup>.

En general, las incipientes colonias inglesas en las Indias Occidentales, tanto las del arco antillano como las de América del Norte actuaron como polos de atracción para los británicos (en su mayoría, ingleses, seguidos de irlandeses y, en menor número, de escoceses) que buscaban labrarse un porvenir, prosperar o sencillamente huir de la represión religiosa y política. Se estima que más de 223.000 individuos emigraron de Europa a las colonias del Caribe anglosajón entre 1630 y el final de siglo<sup>68</sup>. Los siervos blancos, más concretamente los de origen irlandés, emprendieron en 1632 la primera ocupación de Montserrat y Antigua. Esta participación irlandesa en la temprana ocupación del Caribe declinaría durante la segunda mitad de siglo. Durante el Interregno se registró un gran flujo de irlandeses emigrados a América de manera forzada, en calidad de presos políticos, desterrados y siervos, sometidos a condiciones infrahumanas y bajo una sistemática discriminación por parte de la oligarquía plantadora inglesa<sup>69</sup>.

Ello terminó cristalizando en la toma por parte de avanzadillas inglesas de algunos enclaves estratégicos en las Antillas Menores que terminarían sirviendo como cabezas de puente contra la América española, pero también como escenarios donde ensayar los tempranos modelos de economía de plantación. Las autoridades españolas en el Caribe repararon en el auge de la economía de plantación inglesa en algunas de las islas que ocupaban, inicialmente centrada en la producción tabacalera, a la que seguiría el auge del azúcar a partir de los años cuarenta: «siembran mucha cantidad de tabaco, crían mucho algodón, cortan diferentes palos de tintas; que todos son géneros preciosos para él y los cargan y trajinan para sus reinos y provincias»<sup>70</sup>. El despegue de esta agricultura comercial en ciernes se vio ante el desafío de afrontar no solo una escasez inicial de capital, sino también de mano de obra que trabajase en los cultivos conforme la demanda de producción iba en aumento. Aunque en la primera mitad de siglo

---

<sup>67</sup> Un fenómeno que refleja también la maldición y castigo que a partes iguales significó el trabajo para quienes en la primera mitad del siglo XVII asumieron la carga de contribuir a la acumulación capitalista en el mundo anglosajón de ultramar. Linebaugh & Rediker, 2000: 40-42.

<sup>68</sup> La historiografía denomina este fenómeno, como la *Gran Migración*. Kupperman, 1995: 149-151; Beckles, 2001: 222; Pestana, 2004: 3, 9. Para el caso de Providencia, véase Kupperman, 1995: 152-180.

<sup>69</sup> Beckles, 2001: 231; Pestana, 2004: 17-20, 185-190, 194; Pérez Tostado, 2011: 193-195; Zacek, 2011: 168-169.

<sup>70</sup> BL Add MS 13977, Islas de Barlovento, y cómo se podrán recuperar, s.l., s.f. [ca. 1640], fol. 513r.

predominó el empleo de mano de obra servil de origen blanco, mayoritariamente irlandeses, progresivamente iría siendo sustituida por esclavos negros. Para conseguirlos, los plantadores recurrirían a sus contactos familiares, amigos y empleados residentes en Londres con el fin de abastecerse de este tipo de mano de obra<sup>71</sup>.

En el curso de la contienda anglo-española de 1625-1630 quedaría más que rubricado el gran valor estratégico de estas pequeñas islas para los corsarios ingleses, que las utilizaron como bases operativas para sus campañas de pillaje contra los españoles, de las cuales obtuvieron unas capturas valoradas en 20.000 libras entre 1628-1629<sup>72</sup>. Estas islas (inclusive las Bermudas), pese a su modesto tamaño, pronto se orientaron a una economía de monocultivo o plantación que concentraría junto con Virginia y Maryland el grueso de la explotación tabacalera de la América anglosajona, beneficiándose del alto rendimiento que ofrecían los precios del tabaco<sup>73</sup>, y que compensaría la disolución de la *Va. Co.* en 1624, víctima de las luchas intestinas entre facciones mercantiles por su control; Carlos I no quiso restablecerla a la muerte de su padre. Ello no fue óbice para que en los años veinte y treinta las exportaciones de tabaco americano a Londres, especialmente desde Maryland y Virginia, experimentasen un incremento vertiginoso, de 61.000 a 2.000.000 libras al año; si en 1619 contabilizaban 20.000 libras, hacia 1630 habían alcanzado el millón de libras. Eso favoreció la acumulación de un capital para seguir invirtiendo en las Indias Occidentales. El gran auge todavía tendría que esperar todavía a los años sesenta y setenta, con el despertar del modelo de plantación<sup>74</sup>.

## **2.2. La emergencia de los nuevos mercaderes coloniales y la oposición a la Corona (ca. 1630-1648)**

Hasta el ocaso de los años treinta la colonización inglesa en las Indias Occidentales se había articulado en torno a un modelo asociacionista que aunaba iniciativas privadas o individuales con intereses mercantiles. Se llegó a esta solución tras haber ensayado sin éxito diversas estrategias hasta dar con la más apta para articular un marco de gobierno en las colonias anglosajonas en gestación y desarrollar su economía<sup>75</sup>. Compañías como la de Terranova o Virginia padecieron una crónica falta de financiación, acentuada por su baja rentabilidad y las luchas internas entre facciones mercantiles. La empresa de Guayana, en la que tantas esperanzas puso Walter Raleigh, tampoco prosperó<sup>76</sup>. Andados los años treinta solo seguían activas la *Somers Isles Co.*

---

<sup>71</sup> Canny, 2001: 22-25; Zacek, 2011: 159-161.

<sup>72</sup> Sanz Camañes, 2002: 99.

<sup>73</sup> Grafenstein Gareis y Muñoz, 2011: 51-52; Zacek, 2011: 160; Pérez Tostado, 2011: 193.

<sup>74</sup> Davis, 1954: 152; Brenner, 2011 [1993]: 118, 127-128, 141-142, 154-179.

<sup>75</sup> Elliott, 2006: 190-191; Pérez Tostado, 2011: 192-193.

<sup>76</sup> Beckles, 2001: 219-221.

y la PIC, gracias a su condición de avanzadilla puritana en el Nuevo Mundo, y ni aun así fueron verdaderamente relevantes; la primera mantuvo un perfil bajo, mientras que la segunda apenas sobrevivió a la década de su fundación, desmantelada por los españoles en 1641, durante una incursión de castigo<sup>77</sup>.

En definitiva, quedó demostrado que el modelo de compañías privilegiadas, que en Asia conoció tanto éxito, resultó decepcionante en las Indias Occidentales<sup>78</sup>. Es comprensible que la gran oligarquía mercantil de la *City*, habituada a operar dentro de un esquema de compañías monopolísticas privilegiadas (*chartered companies*), al amparo del manto protector que les brindaba la Corona, pronto se desentendiese de tales proyectos; no querían exponerse en proyectos inciertos que exigían fuertes inversiones de capital fijo y alto riesgos para su puesta en marcha<sup>79</sup>. Las exiguas perspectivas de lucro que al principio deparaban los proyectos en América desincentivaron que esta oligarquía inyectase el capital inicial necesario y la mano de obra que se emplease en trabajar la tierra, lo que para la diversificación de las primeras colonias comportó un serio desafío.

En la Inglaterra de fines del siglo XVI y primeros años del XVII las visiones en torno a las grandes riquezas del Nuevo Mundo habían pecado de exageradas y despertado tan alta expectativa que se tradujo en una proporcional desilusión; los sueños de prosperidad no se verían colmados con la rapidez que ingenuamente se creía en la Inglaterra isabelina; las inversiones no rentabilizarían hasta mediados del Seiscientos, época en la que la economía de plantación comenzaría a enfilarse su fase de madurez. Hasta entonces, la base económica de la mayoría de poblamientos ingleses en América del Norte y las Antillas se asentó en una agricultura comercial en la que sobresalió el tabaco, seguido del algodón, el jengibre, el azúcar y el añil<sup>80</sup>.

Dado que la gran oligarquía de las *chartered companies* de la *City* dio la espalda a las empresas coloniales en el Nuevo Mundo, su hueco trató de ocuparlo la aristocracia territorial inglesa—*landowners*—y ciertos sectores más acomodados de la *gentry*, que sí contribuyeron al desarrollo de la economía colonial como integrantes de una aristocracia de plantadores. Así pues, una serie de empresas particulares fueron las que desarrollaron la ardua labor colonizadora, contando en todo caso con la anuencia de la autoridad monárquica inglesa. Esto le convenía a la Corona, poco entusiasta y hasta desdeñosa para con las empresas coloniales en las Indias Occidentales, que prefirió delegar responsabilidades en manos privadas y no exponerse

---

<sup>77</sup> Sobre la expugnación del asentamiento de Providencia, véase: AGI SF leg. 223, N. 2, fols. 87r-162r.

<sup>78</sup> Haudrère y Le Bouëdec, 2011: 5-7. Le agradecemos a José Manuel Díaz Blanco esta referencia.

<sup>79</sup> Ashley, 1962 [1934]: 14, 111-112; Brenner, 2011 [1993]: 117, 129-130, 135-138.

<sup>80</sup> Zahedieh, 2010: 185-189; Pérez Tostado, 2011: 192-193; Zacek, 2011: 161.

ni arriesgarse si el proyecto naufragaba. Esta laxitud en parte explica que surgiese una mezcla de formas de gobierno, puesto que las colonias debían adaptarse a la cambiante realidad con la que tomaban contacto los colonos<sup>81</sup>.

De manera que, la colonización quedó abierta a un nuevo perfil de hombre de negocios, que actuaba por iniciativa propia y estaba más dispuesto a formas alternativas de organización. Fue necesaria una alianza entre mercaderes medianos (socios capitalistas) y plantadores (productores), en la que los primeros adelantaban el capital con que sufragar la producción hasta cosechar los frutos del trabajo que los segundos aplicaban a la tierra<sup>82</sup>. Los monarcas concedieron la titularidad de las colonias a los *landowners*, generalmente a aquellos integrantes influyentes de la aristocracia territorial, próximos al círculo cortesano. Estos propietarios adquirirían el señorío jurisdiccional sobre la colonia y sus residentes, entre los cuales podía repartir lotes de tierra, designar a los gobernadores y percibir los tributos recaudados.

A James Hay, conde de Carlisle, favorito del rey Jacobo, le fue entregada la dirección de la *Va.Co.* en 1612. Disuelta la compañía, el 2 de julio de 1625 recibió del monarca la patente real sobre las *Caribbee Islands*, Barbados entre ellas, como propiedad privada, lo que conduciría a un cruento enfrentamiento entre los colonos enviados a esas islas, ya que el 25 de febrero de 1628 al conde de Pembroke, William Herbert, también se le otorgó patente real para dichos territorios. Sería el favor real el que fallaría a favor de Carlisle<sup>83</sup>. Los condes de Carlisle se limitaron a vivir de las exacciones fiscales, sin invertir en la tierra. Otros aristócratas en similar posición procedieron de la misma manera, y aunque algunos nobles y miembros de la *gentry* sí demostraron un compromiso sincero con el desarrollo colonial, no fueron numerosos<sup>84</sup>. Robert Brenner prefiere no sobredimensionar el desempeño de la aristocracia terrateniente en el auge de las plantaciones. Les reconoce su papel en el arranque de estas empresas, pero resta valor a sus efectos a largo plazo<sup>85</sup>. Hubo prominentes empresarios de la *City* que también participaron en estas primeras empresas coloniales, como Marmaduke Roydon, William Sanderson, Thomas Smythe, etc., pero fueron casos excepcionales<sup>86</sup>.

Fue precisamente esta confluencia de factores lo que allanó el camino a la participación de determinados individuos de procedencia social intermedia, como segundones de la *gentry*,

---

<sup>81</sup> Elliott, 2006: 190, 211, 219-224.

<sup>82</sup> Brenner, 2011 [1993]: 117, 130-133.

<sup>83</sup> Beckles, 2001: 221. La lista de *landowners* es prolija, pero podemos contentarnos con nombrar a Carlisle, Marlborough, Arundel & Surrey, Lennox, Stirling, Calvert, etc. Andrews, 1912: 30, 34-35; Elliott, 2006: 81-82; Pérez Tostado, 2011: 195.

<sup>84</sup> Andrews, 1912: 30-31.

<sup>85</sup> Brenner, 2011 [1993]: 134-137.

<sup>86</sup> Pestana, 2004: 18-19.

pequeños mercaderes, patrones de navío, o incluso más baja, mayoritariamente ajenos al ámbito londinense. De ahí que nos refiramos a ellos como un nuevo perfil social, acentuado por sus patrones conductuales, origen social, fe puritana y tendencia endogámica a asociarse entre ellos y forjar alianzas matrimoniales<sup>87</sup>. Eran quienes menos tenían que perder en estos negocios, aparte de que tampoco les quedaban más alternativa que la de aferrarse a los huecos que habían dejado los mercaderes de las compañías privilegiadas. Pese a su restringida capacidad de maniobra, demostraron una gran aptitud a la hora de extraer beneficios de las colonias americanas y hacerlas producir sin importar que tuviesen que asentarse en ellas y trabajar la tierra por sí mismos. En ellos recaería el peso del gobierno de las jóvenes colonias y su desarrollo económico. Una vez en las colonias, su creciente criollización y desvinculación con la sociedad inglesa de la que procedían les costaría el estigma de ser vistos como *ingleses trasplantados*, que se habían degenerados por la interferencia del clima tropical<sup>88</sup>.

En los años treinta, las principales colonias inglesas en América emitieron las primeras señales de una inminente expansión, mientras que en Inglaterra crecía el número de personas interesadas en invertir en ellas. Una nueva generación de mercaderes había fraguado para entonces, y su protagonismo en las cuestiones de índole política y religiosa de Inglaterra, adquiría peso. Contribuyó a ello el clima de tensión que a fines de los años veinte experimentaron las Islas Británicas, específicamente las derivadas del enfrentamiento religioso entre los sectores puritanos y el oficialismo anglicano, así como de los ánimos que exacerbó la política carolina en materia fiscal que condujo a la disputa parlamentaria de 1629 y precipitó el cierre subsiguiente de las cámaras del Parlamento<sup>89</sup>.

Conforme prosperaban los asentamientos anglosajones en América, la autoridad regia empezó a percatarse del potencial de esas nuevas adquisiciones y de la necesidad de afianzar su control sobre ellas reivindicando su legítima soberanía y derechos a los beneficios que rindiesen esas tierras de reciente incorporación, incluidos los caladeros cuya jurisdicción también reclamaba<sup>90</sup>. Bajo su reinado se bosquejaron las primeras instituciones, al principio provisionales, que conferirían un marco legal y administrativo a ese imperio todavía en gestación. Entre ellas, un comité o subcomité —*Lords of Trade and Plantations* o *Board of Trade*— encargado de la gestión del comercio colonial y las plantaciones, que terminaría por incorporarse en 1634 como extensión del *Privy Council*, órgano consultivo que asesoraba al rey en sus funciones. El

---

<sup>87</sup> Brenner 2011 [1993]: 138-139, 142-143.

<sup>88</sup> Kupperman, 1995: 3; Beckles, 2001: 221; Zacek, 2011: 175-176.

<sup>89</sup> Russell, 1979: 424-426; Kupperman, 1995: 6-9.

<sup>90</sup> Pérez Tostado, 2011: 192.

primer comité de comercio con visos de permanencia del que tenemos constancia cierta fue nombrado en marzo de 1630<sup>91</sup>, cuyo número de miembros terminó por fijarse en diez al término de la década, tras la incorporación de Windebank. El 28 de abril de 1634 se institucionalizó el primer comité separado con prerrogativas para todas las plantaciones, aunque dentro del organigrama del *Privy Council*. Como el rey solía estar presente en las reuniones del comité, este contaba con poderes ejecutivos y deliberativos. Al mismo tiempo, la jurisdicción del Almirantazgo fue ampliada en aras de un control más riguroso de las actividades pesqueras en los caladeros norteamericanos frente a potencias rivales<sup>92</sup>.

Pese a que la historiografía victoriana y eduardiana (1837-1910) juzgase errática la política exterior del rey Carlos y la considerase desprovista de una línea concreta de actuación, ha de matizarse. Dicha afirmación puede aplicarse con cierto rigor a su política exterior en Europa, pero no se ajusta al ámbito de ultramar ni a su política naval, esferas donde este rey sí mostró una estrategia coherente y firme; tuvo muy claras sus pretensiones de reforzamiento de su autoridad sobre un imperio en gestación. El proceder de Carlos al respecto, lejos de veleidoso, se justificó sobre los principios soberanistas que defendía para la navegación comercial y la explotación pesquera en los *narrow seas*, que entendía como las aguas territoriales inglesas; en ellas, el monarca inglés reclamaba para sus barcos el derecho al *naval salute*, es decir, que los bajeles extranjeros que navegasen por dichas aguas debían señal de respeto a las naves inglesas, una reclamación que lógicamente despertaría controversias con franceses y neerlandeses. Ello iba acorde con los preceptos doctrinales de *mare clausum*, sostenidos por el jurisconsulto fraile mercedario portugués Serafín de Freitas (*De iusto imperio lusitanae asiatico*, 1625) y más tarde por el jurista inglés John Selden (*De mare clausum*, 1635)<sup>93</sup>. Que sus planes se quedasen en una declaración de intenciones al verse finalmente truncados por el colapso de su aparato administrativo, no invalida los objetivos bien definidos que persiguió el rey Carlos<sup>94</sup>.

Este rey intentó poner remedio a las taras que padecían sus fuerzas navales, que quiso reforzar hasta convertirla en una fuerza acorde a un país con la configuración territorial de Inglaterra. Pero encontró una oposición que había sabido organizarse para resistirse a las pretensiones del monarca en el exigente y costoso rearme naval, que imponía sacrificios y tasas sobre los contribuyentes. No pudo acometerse ninguna reestructuración en profundidad de la

---

<sup>91</sup> Conformado por: Lord Keeper, Lord Treasurer, Lord President, Lord Privy Seal, Lord Steward, Earl of Dorset, Earl of Holland, Earl of Carlisle, Lord Dorchester, Vice-Chamberlain, Henry Cottington y Mr. Secretary Coke.

<sup>92</sup> Andrews, 1908: 12-17; 1964 [1934], vol. 1: 411-422.

<sup>93</sup> Schmitt, 1979 [1950]: 209, 211-215; Armitage, 1992: 533-534; Brito Vieira, 2003: 362-363, 366, 371-372, 374-376; Martínez Torres, 2017: 73-75, 83-88.

<sup>94</sup> Elliott, 2006: 190.

marina militar ni solventar la lastimosa situación que sufría la marinería inglesa, en cuyo seno se informaba de casos de malnutrición y problemas para vestirse. Las condiciones higiénicas del servicio eran infrahumanas, tanto que la insalubre habitabilidad de los bajeles los hacía parecer establos flotantes. El fracaso de Buckingham en Île de Rhé, ante La Rochelle (1627), corroboró las taras de la *Royal Navy*. Fruto del descontento general, se notificaron los primeros amotinamientos a bordo de los navíos apostados en las bases navales del sur de Inglaterra, algo que preocupaba a Carlos I, temeroso de las consecuencias que cabía esperar de la desafección de las tripulaciones de los barcos<sup>95</sup>.

Hay que reconocerle al monarca un sentido compromiso con la mejora de las condiciones de la marinería de su real marina. Sus promesas y esfuerzos, pese a todo, tardaron en materializarse y nunca satisfactoriamente, consecuencia de las dificultades financieras. Por lo menos se fijaron los pagamentos de la marinería en 15 chelines al mes (frente a los 14 que se pagaban antes, si bien sujetos a deducciones de varios peniques). En cambio, no fue posible la ampliación de las fuerzas navales hasta las doscientas velas, como así pretendió Carlos al inicio de su reinado<sup>96</sup>. La preocupación del rey por dotarse de una mejor marina de guerra se legitimaba por el clima bélico imperante que afectaba a las rutas marítimas europeas; pero también por la propia configuración geográfica de Inglaterra y sus reivindicaciones sobre los *narrow seas* frente a tres potencias atlánticas como las Provincias Unidas, Francia y España, las dos primeras en una posición de fuerza mucho más favorable.

Se le puede achacar a Carlos I, como ya hiciera Jan Glete, el no haber sabido (hemos de preguntarnos si realmente hubiese tenido capacidad para ello) ganarse la confianza de ese sector marítimo privado y de los miembros de la comunidad mercantil para hacerlos partícipes de los esfuerzos navales, por lo menos como parte de una política de interés nacional<sup>97</sup>. Precisamente, no se corrigieron con éxito los problemas derivados del avituallamiento de las tripulaciones ni de la falta de disciplina de la marinería, que más bien se agudizaron durante los años treinta<sup>98</sup>. La desconfianza en las propias capacidades era tal, que, en octubre de 1639, sir John Pennington eludió el enfrentamiento con los neerlandeses en Las Dunas (The Downs), lo que significó una humillación para las pretensiones soberanistas inglesas en las aguas del Canal.

---

<sup>95</sup> Las condiciones de servicio eran tan insoportables que el propio sir Henry Mervyn, comandante de la flota de los *narrow seas*, advirtió que los problemas crónicos de avituallamiento que sufrían las tripulaciones conducirían a la desafección de los marineros y a su desapego hacia la autoridad regia. Clowes (ed.) 1897, vol. 2: 14-15.

<sup>96</sup> BL Sloane MS 28, A Proposition Made to the Lords of the Council to increase the Navy, fols. 2r-5r. Las perniciosas consecuencias de la falta de numerario pueden verse en Oppenheim, 1988 [1896]: 225-229.

<sup>97</sup> Glete, 1993, 1: 133.

<sup>98</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 238-239.

Los avances más significativos que experimentó la Inglaterra carolina prerrevolucionaria en materia naval fueron aquellos atinentes a la actividad constructora en los reales astilleros, lo que crearía un sólido basamento para la futura marina militar parlamentaria. Cuando se sitúa el foco en la primera mitad de siglo, cabe apreciar cómo el tamaño de la marina de guerra apenas se vio alterado durante el cuarto de siglo del reinado de Jacobo, en una horquilla que oscilaba entre las 23.000 y 24.000 toneladas, reflejo del estancamiento que sufrió el sector. Habría que esperar al ejecutivo de su sucesor, Carlos, para asistir al primer gran impulso dado a las fábricas navales. En 1640 las fuerzas navales alineaban 43 bajeles en servicio, que hacían un total 38.000 toneladas<sup>99</sup>. Como se ve, el sector naviero de la etapa carolina gozó de vigor en lo que se refería a la cantidad de barcos salidos de sus gradas. Sin esta base consolidada, difícilmente la efímera República habría llevado a efecto un programa de construcción naval tan ambicioso con la celeridad que pudo, por lo que merece la pena dedicarle una mínima atención a la labor constructora prerrevolucionaria.

La jerarquía de la *Royal Navy* en la primera etapa estuardiana se articuló en un sistema de cuatro clases o rangos (*rates* o *ranks*) que atendía al número de cañones que montaba a bordo, tonelaje y tamaño de la tripulación: *royal ships*, *great ships*, *middling ships* y *small ships* (o *pinnaces*). Fue a partir de 1626 cuando se recurrió al sistema de las seis clases o rangos (1<sup>st</sup>-6<sup>th</sup> *rates*), de resultas de subdividir los *small ships* en tres categorías: 4<sup>th</sup>, 5<sup>th</sup> y 6<sup>th</sup>. Aunque esta manera de categorizar había empezado bajo Jacobo I, su sistematización en seis rangos o clases no se consumó hasta enero de 1653, tomando como baremo el tamaño de las dotaciones que servían a bordo, más que en el del barco en sí. Este modelo se consolidaría con las reformas de Samuel Pepys, pero aplicándose solo a los pagamentos para los oficiales y marineros<sup>100</sup>.

Algunos de los grandes navíos de la etapa anterior (isabelina), fueron incluidos en las categorías *royal* y *great* por adecuarse a los criterios necesarios. Seis de ellos, los útiles para el servicio, fueron reconstruidos y dados de alta, junto a los siete *great ships* que se construyeron entre 1603 y 1623. Los *great ships* se convirtieron en el bajel de guerra estándar de la *Royal Navy* estuardiana. La gran baza de estos barcos pesados, extensible al conjunto de la marina inglesa, estribaba en su gran poder de fuego, así como en la excelencia de las fundiciones artilleras inglesas<sup>101</sup>. De hecho, fue en los años treinta cuando los ingleses botaron algunos de sus

---

<sup>99</sup> Glete, 1993, vol. 1: 130.

<sup>100</sup> Lavery, 1983: 27. Una descripción de la compartimentación del casco y los pañoles, así como la clasificación por clases o rangos, en Oppenheim, 1988 [1896]: 205-208.

<sup>101</sup> Los *great ships* construidos en época de Jacobo I: *Prince Royal* (1610), *Constant Reformation* (1619), *Victory* (1620), *Swiftsure* (1621), *St. George* (1622), *St. Andrews* (1622) y *Triumph* (1623). En total, contando otros rangos, se construyeron quince nuevos barcos de guerra. *Ibid.*: 202; Lavery, 1983: 12-14, 16, 158.

más ilustres bajeles del siglo, incluidos cuatro *great ships* y un *royal ship* de tres puentes<sup>102</sup>. Además de estos colosos, también se han de tener en cuenta los *middling ships* y *small ships* que salieron de los astilleros entre 1625 y 1640; en total, sin incluir unidades menores, quince nuevos barcos para la flota de batalla fueron construidos, mientras que se reconstruyeron otros dos más antiguos<sup>103</sup>.

La principal utilidad de los barcos pesados residía en la obtención de una ventaja táctica, por superioridad de fuego, en la melé del combate. Pero adolecían de no pocas deficiencias de fábrica, sobre todo las dificultades para jugar su andanada baja con fuerte marejada. Su lentitud los hacía inoperantes ante adversarios ligeros, como los corsarios, que constituían el gran peligro para las flotas pesquera y mercante de Inglaterra<sup>104</sup>. Sin embargo, la administración naval estuardiana insistió denodadamente en construir barcos de gran tamaño, fuerza y porte artillero, para cuya financiación se recurrió al impuesto naval, debido a que la construcción de cada uno de estos bajeles acarreaba un fuerte desembolso<sup>105</sup>. Salvo algunos tipos navales ligeros, la marina prerrevolucionaria estaba integrada mayormente por barcos de porte superior —entre las 500 y 1.000 toneladas— al de sus contrapartes europeas. Acarreaba fuertes gastos, donde subyace el fondo de los problemas financieros a los que el ejecutivo de Carlos I tuvo que enfrentarse y que podrían servirnos para comprender el escaso entusiasmo que despertó en el seno de la comunidad marítima inglesa<sup>106</sup>.

El desarrollo de estos diseños trajo de cabeza a los maestros carpinteros, ya que a comienzos del siglo XVII los procedimientos técnicos aún no habían evolucionado como para asegurar la estabilidad de dos cubiertas fuertemente artilladas. En las principales marinas europeas era reconocible la presencia de barcos de tales dimensiones, superiores a las 1.000 toneladas y 40 piezas, que estaban muy presentes en la Real Armada del Mar Océano, pero todavía adolecían de limitaciones para maniobrar en el trance del combate. Estos barcos tan pesados no eran prácticos para los cometidos rutinarios de vigilancia de costas y protección de las rutas más frecuentes que seguían los mercantes y pesqueros. Y lo peor de todo: eran demasiado caros de construir, mantener, artillar y dotar con efectivos. El suministro de artillería conllevaba otro quebradero de cabeza, por lo costoso de fundir las piezas de mayor calibre —las de 42, 36 y 32

---

<sup>102</sup> Los *great ships* construidos fueron: *Charles* (1632), *Henrietta Maria* (1633), *James* (1634), *Unicorn* (1634), *Sovereign of the Seas* (1637), mientras que fue reconstruido el *Vanguard* (1630/1).

<sup>103</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 255; Lavery, 1983: 158; Glete, 1993, vol. 1: 164.

<sup>104</sup> Los informes sobre las cualidades de estos barcos no siempre eran fiables; quien los emitía podía ser un competidor del constructor naval a cuyo cargo había corrido la fábrica del barco. Oppenheim, 1988 [1896]: 259-260.

<sup>105</sup> Lo que puso de manifiesto la incapacidad de la industria naviera inglesa de dar con modelos más ligeros y maniobrables. BL TT E 335/6, *For a Reformation of England's Navy*.

<sup>106</sup> Gardiner & Lavery (eds.), 1992: 12-13; Glete, 1993, vol. 1: 165.

libras para la andanada baja— y por las dificultades logísticas que su traslado y distribución suponían. Para empeorar todo, el exceso de peso en la batería implicaba tal presión sobre las maderas que podía resultar en deformaciones internas, tan difíciles de reparar que podían condenar el barco a su completa inutilización<sup>107</sup>.

Así que, como alternativa a estos pesados barcos, los técnicos de la etapa carolina ensayaron nuevos diseños en pos de un navío muy ligero, veloz, fácil de maniobrar, pero fuerte y capaz de imponerse a la amenaza corsaria que se cernía sobre la navegación civil inglesa. Inicialmente, la propuesta de marzo de 1627 presentó un modelo de 339 toneladas, pero los problemas presupuestarios resultantes de la maltrecha situación por la que atravesaban las finanzas del país obligaron a una serie de modificaciones que condujeron a un diseño más ligero y reducido, de 140-120 toneladas y menos de 15 piezas de pequeño calibre. Por sus reducidas dimensiones, fueron llamados coloquialmente *whelps* (cachorros), y de ellos se programaron en 1627 diez unidades: los *10 Lion's whelps* (*1<sup>st</sup> Whelp*, *2<sup>nd</sup> Whelp*, *3<sup>rd</sup>...*), de 185 toneladas y 14 cañones. Estos modelos nunca fueron lo suficiente maniobrables como se pretendía con su concepción, ni efectivos para enfrentarse con éxito a los corsarios. Pero sí mostraron buen comportamiento en labores de reconocimiento de costas y vigilancia, al menos lo bastante para permanecer activos en la marina militar parlamentaria<sup>108</sup>.

Para financiar un programa de construcción naval tan exhaustivo se optó por recrudescer la presión tributaria. La introducción del impuesto naval —el *ship money*— en 1634 fue una respuesta a las crecientes necesidades presupuestarias que exigía la expansión de sus fuerzas de mar. Ha trascendido como una de las medidas más impopulares de Carlos I, a la vez que epítome de la tendencia absolutista que le achacaron sus detractores<sup>109</sup>. Al año siguiente, el *ship money* se extendió con carácter permanente a los condados de interior, pese a que originalmente se había circunscrito al litoral, lo que indujo a situaciones bien conocidas de abierto desacato, incluso por parte de personas notables que se resistieron a abonar ese óbolo. Eran integrantes de la nueva oligarquía mercantil vinculada a las empresas coloniales en América, cuyos nombres ya hemos referido: Oliver St. John, Maurice Thomson, John Brett, Lord Saye and Sele, Michael Herring y un largo etcétera, si bien el mayor ruido lo levantó John Hampden en el que fuera uno de los casos de más abierta rebeldía contra la autoridad del monarca. Se les unieron los intérlopes, sectores de la *gentry* y parte de la oligarquía de la *City*<sup>110</sup>.

---

<sup>107</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 212, 254, 257; Glete, 1993, vol. 1: 164.

<sup>108</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 253; Lavery, 1983: 18; Friel, 2003: 122.

<sup>109</sup> Casey, 1991: 231-232; Harding, 1995: 59; Friel, 2003: 122; Black, 2004: 50.

<sup>110</sup> La postura más común en los primeros años fue la pasividad. Brenner, 2011 [1993]: 336-337, 342-343.

Compárese con las cifras de la Tabla 3 con las recaudaciones de años anteriores: 461.000 libras en 1610; 539.000 en 1623; 618.000 en 1635; para 1624, el coste de mantenimiento de las fuerzas navales, según los datos de *Pipe Office Accounts* ascendió a 31.125 libras (6.430 por los bastimentos y 3.079 en cargas fiscales). Ese año el apresto de 12 bajeles y 3.000 efectivos de tripulación para cinco meses y 50 mercantes artillados para seis meses se presupuestó en 94.887 libras. Los *sheriffs* a quienes se les encargó su recaudación experimentaron una gran presión, pues no necesariamente tenían que estar conformes con el impuesto naval, pero si se negaban a cumplir con su cometido, tendrían que abonar la suma de su propio peculio, lo que los ponía entre la espada y la pared; entre el cumplimiento de la ley y la gran oposición que enfrentaron<sup>111</sup>.

Tabla 3. Recaudación del impuesto naval entre 1634 y 1640 (en £)

<b>Año</b>	<b>Cantidad a recaudar</b>	<b>Cantidad recaudada</b>	<b>Sin recaudar</b>	<b>Gastos de la Royal Navy</b>
1634-5	80.609	79.586	1.023	88.000
1635-6	199.700	194.864	4.836	182.421
1636-7	196.400	189.493	6.907	178.550
1637-8	196.400	178.662	17.738	152.875
1638-9	69.750	46.500	23.250	68.752
1639-40	196.400	43.417	152.983	214.400

Fuente: Gordon, 1910: 143-144.

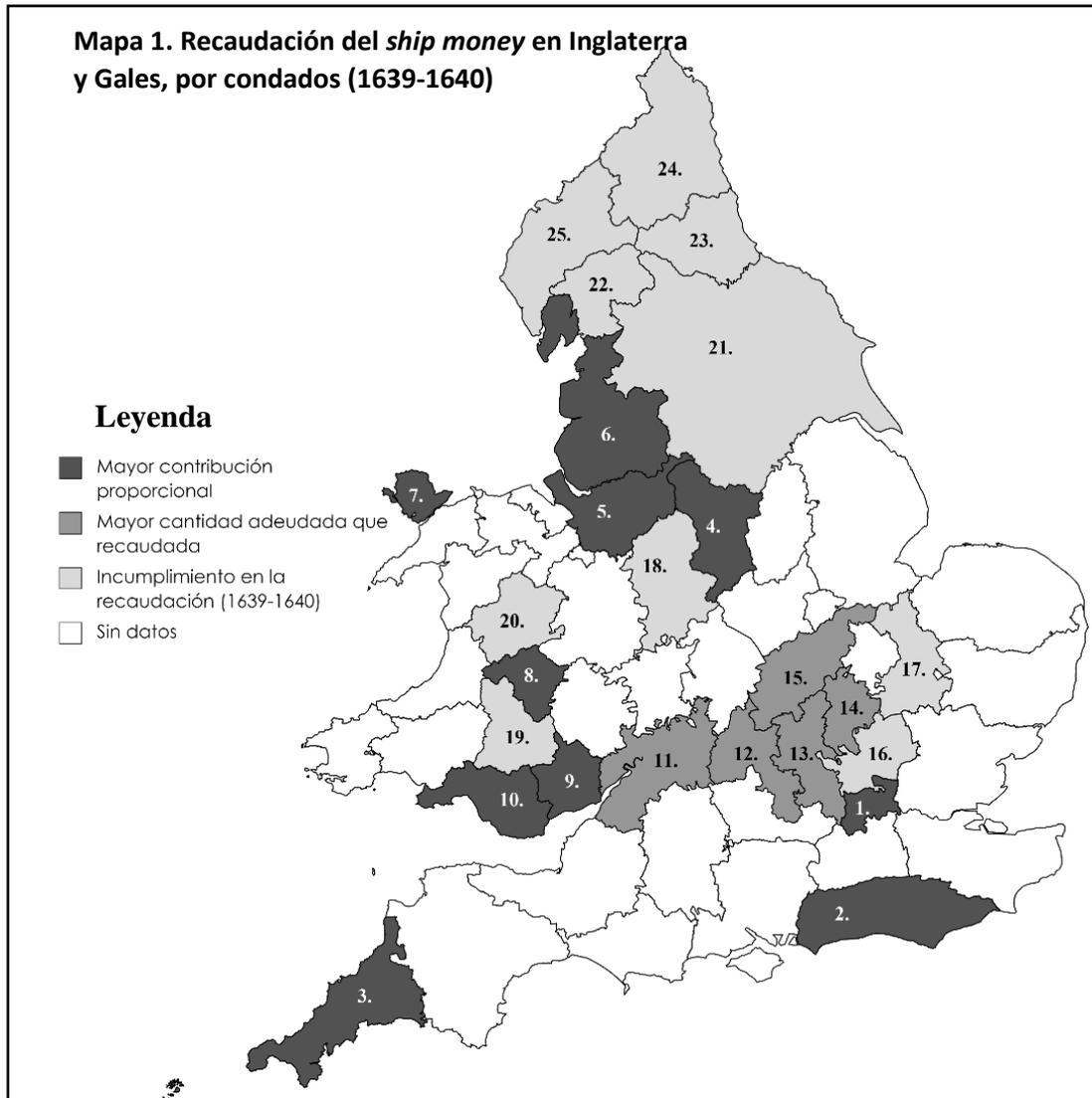
Los resultados del *ship money* fueron decepcionantes a causa de su deficiente recaudación, fruto de la creciente impopularidad y resistencia que fue despertando el gravamen a cada año<sup>112</sup>. La primera de las flotas del *ship money* se hizo a la vela en el verano de 1635, con persistentes deficiencias en el avituallamiento y calidad de la marinería, compuesta en su mayoría por voluntarios de nula experiencia. Al año siguiente, bajo el mando del almirante Algernon Percy, conde de Northumberland, zarpó la segunda flota del *ship money*, que adoleció de los mismos problemas<sup>113</sup>. Para empeorar las cosas, el impuesto naval solo alimentó los pretextos en que se escudaba la oposición política para exigir al rey la reapertura del Parlamento<sup>114</sup>.

<sup>111</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 197-198, 219; Brenner, 2011 [1993]: 280, 343.

<sup>112</sup> Los condados que más contribuyeron en proporción fueron Cornwall, Cheshire, Lancashire, Sussex, Derbyshire, Anglesey, Monmouth, Glamorgan y Radnor; los condados en los que la cantidad adeudada superó a la recaudada fueron Buckinghamshire, Bedfordshire, Gloucestershire, Oxfordshire y Northamptonshire; en 1639 no se recaudó nada en Cumberland, Westmorland, Northumberland, Durham y Montgomery, mientras que al año siguiente volvieron a incumplir con la recaudación Cumberland y Westmorland, además de Buckinghamshire, Bedfordshire, Cambridgeshire, Hertfordshire, Staffordshire, Yorkshire y Brecknock. Londres fue la municipalidad más reacia a desobedecer al rey; incluso en 1640 sus regidores se esforzaron por recaudarlo. Gordon, 1910: 142.

<sup>113</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 236-237; Clowes (ed.), 1897, vol. 2: 73-76.

<sup>114</sup> CSPV 1632-1636, 23/590, Anzolo Correr to the Doge and Senate, London, 11/1/1636.



**Mapa 1.** Condados según sus aportaciones al *ship money* con relación a la media (1639-1640). Números: 1. London/Middlesex; 2. Sussex; 3. Cornwall; 4. Derbyshire; 6. Lancashire; 7. Anglesey; 8. Radnorshire; 9. Monmouthshire; 10. Glamorganshire; 11. Gloucestershire; 12. Oxfordshire; 13. Buckinghamshire; 14. Bedfordshire; 15. Northamptonshire; 16. Hertfordshire; 17. Cambridgeshire; 18. Staffordshire; 19. Brecknockshire; 20. Montgomeryshire; 21. Yorkshire; 22. Westmorland; 23. Durham; 24. Northumberland; 25. Cumberland. Fuente: elaboración propia a partir de Gordon, 1910: 142.

El recrudecimiento de la presión fiscal para invertir en la marina de guerra ni siquiera palió las deplorables condiciones del servicio a bordo que padecían las tripulaciones. El malestar general en la marinería, lejos de aplacarse, se exacerbó, acentuado por la crónica escasez de fondos de la que tanto se lamentaba el tesorero general William Russell<sup>115</sup>. El conde de Northumberland le confesó a Pennington, en julio de 1641, su temor ante la proliferación de motines entre las tripulaciones, hartas por los atrasos acumulados en sus pagas<sup>116</sup>. El 25 de agosto, dados los acuciantes problemas presupuestarios, una junta extraordinaria se reunió para deliberar las

<sup>115</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 240-241, 287-288; Clowes (ed.), 1897, vol. 2: 15; Harding, 1995: 58.

<sup>116</sup> Existía un temor fundado ante la alarmante escasez de marinería. *LJ*, IV: 206; *CJ*, II: 993.

posibles soluciones con vistas a remediarlo todo antes de primavera<sup>117</sup>. Había que responder sin falta a los gastos de mantenimiento de una veintena de navíos, una cantidad que ascendía a 57.000 libras mientras que en las arcas de la *Royal Navy* apenas había disponibilidad de 12.000 libras. Para compensar este desajuste se decidió abonar 15.000 libras cada mes a partir de las recaudaciones del *tonnage & poundage*<sup>118</sup>.

Como consecuencia de la descomposición de la autoridad regia conforme avanzó el año de 1641, tales medidas no surtieron efecto. Tan solo salió adelante la abolición del *ship money*, gracias a la iniciativa del Parlamento, ya que los Comunes se decantaban por los ingresos aduaneros para sufragar los gastos de la marina<sup>119</sup>. Aunque parezca paradójico que quienes con más vehemencia se opusieron al *ship money* fuesen los mismos parlamentarios que clamaban por la guerra naval contra España en las Indias Occidentales, yacía una lógica de fondo; preferían los métodos no convencionales, correspondientes con el corso y armamentos privados, sin que hubiese una interferencia demasiado intrusiva de la autoridad regia.

Tanto la política de rearme naval como las reivindicaciones soberanistas sobre las colonias de ultramar de Carlos chocaron con la tenaz oposición de ese grupo social de nuevo cuño que había prosperado al albur de las empresas vinculadas a la economía de plantación. Si el rey Carlos confió en que la emigración puritana al Nuevo Mundo serviría de válvula de escape capaz de canalizar al exterior a un grupo social tan problemático, estaba equivocado; más bien, reafirmó el compromiso de la oposición puritana parlamentaria con los plantadores-mercaderes, que compartían un común sustrato ideológico y social<sup>120</sup>. El fin de la «década prodigiosa» que fueron los años treinta para las colonias anglosajonas constituye la transición del período embrionario del imperio atlántico inglés al comienzo de la fase de formación, que fue de la mano del afianzamiento y conformación de otro fenómeno distintivo de la arquitectura imperial atlántica: el comercio triangular Europa-África-América<sup>121</sup>.

Los nuevos mercaderes coloniales, celosos de conservar su amplio margen de maniobra en las colonias y la navegación oceánica, repudiaban los estrictos controles que desde la Corona se intentaba implementar. Los opositores políticos, plantadores y nuevos mercaderes coloniales, todos ellos firmes devotos de la institución parlamentaria, se opusieron al *ship money*, los *forced*

---

<sup>117</sup> Integraban dicho comité: Rainsborough, Pym, Cage, Wheeler, Evelyn, Pye, Bence, Montford, Walsingham, Hollond, Pennington, Hengerford, Rouse, Bodevile, Marham, Vassall, Potts, Venn; *CJ*, II: 271.

<sup>118</sup> La supervisión de estas gestiones recaería en Northumberland, quien contaría con la asistencia de Henry Vane y Culpepper. Oppenheim, 1988 [1896]: 293; Dewar, 1926: 407; Baumber, 1996: 399.

<sup>119</sup> Baumber, 1996: 398-399. Los ingresos aduaneros fueron una de las formas más socorridas de financiación a las que recurrió Carlos I durante sus once años de reinado sin Parlamento. Ashley, 1962 [1934]: 50.

<sup>120</sup> Bard, 1977: 178; Cust, 1987; Popofsky, 1990: 44-75; Brenner, 2011 [1993]: 138, 180, 192, 240, 255, 263-276, 302-303, 312, 315.

<sup>121</sup> Grafe, 2003: 14-19; Pestana, 2004: 1-4.

*loans* y otras exacciones fiscales decretadas por el rey; defensores de una vertiente rigurosa del puritanismo —la del arzobispo Abbot— y del congregacionalismo en las colonias americanas, frente al arminianismo de Laud; en materia de política exterior, defendían una liga anticatólica, más específicamente hispanófila, que advocaba por la guerra en las Indias Occidentales<sup>122</sup>. De ahí que invirtiesen su capital en las empresas de Massachusetts, Bermudas y Providencia, que en los años treinta se convertiría en los principales focos de resistencia a la Iglesia Anglicana y a la Corona. También presionaron a Windebank, a quien instaron a que aprestase expediciones a las Indias y apoyase la economía de plantación por medio de la conquista de nuevos territorios. En general, creían que la guerra no contemplaría demasiados riesgos ni exposición a represalias, y se podría legitimar aduciendo a la fórmula *no peace beyond the line*<sup>123</sup>.

En este grupo de mercaderes coloniales-plantadores distinguimos una serie de apellidos ilustres que ya habían dejado una huella indeleble en las más tempranas empresas coloniales en América: la familia Rich, condes de Warwick, auténtica dinastía de poderosos emprendedores coloniales, jugó un papel crucial en las colonias de Bermudas y Providencia, se lucraron con la trata negrera e instigaron la guerra corsaria, en la que vieron un complemento útil para respaldar sus proyectos por medio de la fuerza naval. Hacia 1640, el predominio de estos propietarios coloniales en la América inglesa era indudable; los Carlisle, Warwick, Baltimore y Georges, entre otros, defendían sus derechos sobre las posesiones de reciente adquisición, especialmente en el Caribe, como sus propiedades personales<sup>124</sup>.

Una experiencia que avalaría, por ejemplo, a Robert Rich, II conde de Warwick, para su nombramiento como *Lord High Admiral* de la marina militar parlamentaria durante la Guerra Civil. A los Rich se suma un piélago de apellidos que se destacaron en las empresas coloniales y en la política inglesa del Interregno: Lord Saye and Sele, Lord Brooke, Oliver St. John, Dudley Diggers, Benjamin Rudyerd, Maurice Thomson, Richard Knightley y John Pym, entre otros<sup>125</sup>. Este último —Pym—, con motivo de la reanudación de las sesiones parlamentarias en 1640, señaló la debilidad del imperio español en América, donde habitaban 60.000 ingleses capaces de tomar las armas para expulsar a los españoles del Nuevo Mundo:

There are now in those parts [...] at least sixty thousand able persons of this nation, many of them well armed, and their bodies seasoned to that climate, which with a very small charge might be set down, in some advantageous parts of these pleasant, rich and fruitful countries, and

---

<sup>122</sup> Kupperman, 1995: 6-9, 15-16, 326-327; Brenner, 2011 [1993]: 127, 138, 180, 283-285, 310-311, 401-402.

<sup>123</sup> Beer, 1959 [1908]: 27; Newton, 1914: 236-237; Pestana, 2004: 53-85; Brenner, 2011: 292-293, 314-315, 345; Sanz Camañes, 2012: 351; Alloza Aparicio, 2008: 1.652-1.655, 1.658; 2015: 128, 130.

<sup>124</sup> Craven, 1930: 457-479; Pestana, 2004: 16-17.

<sup>125</sup> Un acercamiento a estas personalidades y sus actividades, en Newton, 1914: 49-77; Pestana, 2004: 19-20.

easily make his Majesty master of all that treasure, which not only foments the war, but is the great support of Popery in all parts of Christendom<sup>126</sup>.

Como es bien sabido, John Pym se había alzado líder de la oposición parlamentaria que aglutinó a los puritanos, la aristocracia colonial y los mercaderes intérlopes en los compases iniciales del proceso revolucionario contra la monarquía de Carlos I. Asimismo, cargó afiladas críticas contra el progresivo intervencionismo de la autoridad monárquica en el funcionamiento de las plantaciones, en el gobierno de las colonias y en el comercio de bienes coloniales, en particular de las exportaciones tabacaleras, sobre las que la Corona impuso nuevos gravámenes con fines monopolísticos. En las sesiones parlamentarias, reanudadas a partir de 1640, Pym se lamentaba de la naturaleza onerosa de estos impuestos aduaneros y de sus dolosos efectos en los negocios de los plantadores<sup>127</sup>.

Los asuntos en materia fiscal relativos al comercio colonial estuvieron sobre la mesa en las sesiones del Parlamento Largo a lo largo de los años siguientes, sin que la Guerra Civil desviase la atención sobre ellos. Amparándose en su compromiso con el buen gobierno en las colonias, el 2 de noviembre de 1643, estos *MPs* constituyeron una comisión *ad hoc* y se arrogaron la potestad de nombrar gobernadores, comandantes, oficiales subordinados, consejeros y otros agentes que sirviesen en las colonias americanas, inclusive las antillanas Barbados, San Cristóbal, Nieves, Montserrat y Antigua, a las que se les permitió elegir a sus propios gobernadores en un futuro, aunque sujetos a la aprobación de los comisarios<sup>128</sup>.

Estos nuevos mercaderes también se involucraron desde 1642 en la empresa colonial de Irlanda, proyecto que concitó el interés de radicales y futuros independientes en comandita con los nuevos mercaderes por diversas vías. Estos colaboraron dentro de sus capacidades, sobre todo como agentes financieros de la política de guerra que llevarían a efectos los independientes. Maurice Thomson, Thomas Smythe, Thomas Vincent, Stephen Estwicke, Thomas Andrews, Richard Shute, William Willoughby y John Limbrey en 1648 respaldaron económicamente la campaña irlandesa que lideraría Cromwell al año siguiente; se organizaron en un consorcio que aprobó un subsidio de 83.000 libras, que se abonaría en efectivo, grano, suministros militares y otros pertrechos, para sostener el esfuerzo de guerra<sup>129</sup>. Es lógico que existiese tal conexión,

---

<sup>126</sup> Pym, *Speech*: 38, cit. en Kupperman, 1995: 321.

<sup>127</sup> Beer, 1959 [1908]: 342; Stone, 1972: 142, 144-145; Brenner, 2011 [1993]: 283, 651-652.

<sup>128</sup> Los artífices de esta ley fueron: Robert Rich II conde de Warwick, Phillip conde de Pembroke, Edward conde de Manchester, William Fiennes Lord Saye and Sele, Phillip Lord Wharton, Gilbert Gerrard, Arthur Heselrig, John Pym, John Lord Roberts, Oliver Cromwell, Henry Vane, Jr., Benjamin Rudyerd, Samuel Vassall, Denis Bond, Miles Corbet, Cornelius Holland, John Rolls y William Spurstowe. *AOI*, November 1643: 331-333.

<sup>129</sup> BL Eg MS 2519, fol. 81v; Kupperman, 1995: 344; Brenner, 2011 [1993]: 457-459, 460-461, 465. Tanto John Limbrey como George Thomson reflejan el resultado de dichas conexiones; el primero, patrón de navío,

habida cuenta de que el ascenso de muchos independientes, como Philip Skippon, se debió a las victorias cosechadas en los campos de batalla de la Guerra Civil<sup>130</sup>.

Los nuevos mercaderes y sus aliados de Westminster le requirieron al rey que reasumiese la ofensiva corsaria antiespañola en el Nuevo Mundo, proyecto que en los años treinta había adquirido popularidad entre los habitantes, sobre todo la *gentry*, de *East Anglia* y del *West Country*. Sin embargo, el rey se desentendió de cualquier proyecto que fuese abiertamente hostil a los intereses españoles porque era consciente de lo poco conveniente que resultaría ganarse un nuevo enemigo en tales circunstancias y perder el comercio con la Península Ibérica; además, el recuerdo de la derrota sufrida en 1625 seguía demasiado fresco. Los nuevos mercaderes coloniales, en cambio, respaldaron iniciativas que imbricaban con la guerra corsaria antiespañola y el avance del puritanismo. Para conferirle una cohesión interna más fuerte a su grupo ante competidores exógenos, las grandes familias de empresarios coloniales tejieron una red de contactos por medio de alianzas matrimoniales endogámicas muy cuidadas.<sup>131</sup> A lo largo de los años de la guerra se fueron reafirmando los lazos clientelares existentes dentro del bando parlamentario con la aristocracia de plantadores de nuevo cuños y los mercaderes intérope, cuyos integrantes se convirtieron en la cantera habitual de opositores al monarca.

El gran hito en la configuración de la economía de plantación inglesa tuvo lugar a raíz de la introducción del cultivo de la caña de azúcar en Barbados en la década de los cuarenta, lo que significó una auténtica revolución en el modelo colonial inglés. En pocos años, sus efectos se hicieron sentir en todas las Antillas, si bien con menos impacto; incluso el tabaco se vería relegado a un plano secundario frente al azúcar con cierta rapidez. El cultivo del azúcar trajo consigo tres fenómenos: 1) una acentuada concentración de las tierras de labor en manos de una minoría de terratenientes, quienes disfrutarían del poder económico —y con ello también el

---

participaría en la economía de plantación en Jamaica; el segundo alcanzó el rango de coronel en el NMA, lo que le valdría un asiento en calidad de *MP* por Southwark. *Ibid.*: 592-593.

<sup>130</sup> *DNB*, 1889, XVIII: 433-436; 1897, LII: 353-356.

<sup>131</sup> Baste con reparar en los accionistas de la *Somers Isles Co.* para constatar la implicación de estas familias. Entre los apellidos sobresale el de William Cavendish, II conde de Devonshire, quien encarnaba perfectamente el ideal del aristócrata territorial comprometido con el negocio colonial; desde su escaño de *MP* en los Comunes (1614-1626) y, a raíz de su ennoblecimiento en 1626, en los Loes (1626-1628), alentó a las acciones en el Nuevo Mundo y la confrontación con España. El matrimonio de su hija Anne con Robert Rich, III conde de Warwick, forjó una alianza entre dos linajes influyentes que participaron en la fundación de la *Somers Isles Co.* y de la PIC —en la que también se involucró Nathaniel Rich—. Kupperman, 1995: 3-4. De la unión entre Anne y Robert Rich nació Robert Jr., quien en 1657 se casaría con Frances Cromwell, hija del entonces *Lord Protector* Oliver Cromwell. Asimismo, Oliver Cromwell mantuvo una estrecha relación de amistad con el mercader Maurice Thomson. Del que fuera el secretario personal de Cromwell entre 1646 y 1647, el republicano Robert Spavin, se conoce su ocupación como comerciante colonial, asociado con Maurice Thomson, también con Pennoyer en la trata negra con Guinea, así como con los Noel en sus empresas plantadoras en las islas de Montserrat y Barbados. Maurice Thomson, intérope y bien relacionado con los Noel, pudo llevar adelante sus negocios sin sobresaltos en los tiempos del Protectorado. Ashley, 1962 [1934]: 1-2, 8, 114; Brenner, 2011 [1993]: 585-586.

poder político— de la isla, en perjuicio de los pequeños cultivadores, los cuales tuvieron que emigrar a otras islas para trabar la tierra; 2) que en apenas cinco años el 40% de las tierras cultivables disponibles de Barbados se dedicasen en exclusiva al cultivo de la caña de azúcar; 3) una masiva llegada de mano de obra esclava procedente de África (millares de personas) que sustituiría a los siervos blancos para las tareas más duras.



**Fig. 7.** *A Topographical Description and Admeasurement of the Island of Barbados in the West Indies*, by Richard Ligon for his *True and Exact Historie of the Island of Barbadoes*, London, 1657. BL Maps K.Top.123.114.

El éxito del azúcar se debió a la caída de los precios de los productos coloniales americanos restantes, la ascendente demanda de azúcar por parte de los europeos y la consolidación de una abundante mano de obra esclava africana. A Barbados le reportó pingües beneficios la articulación de su economía en torno al cultivo de la caña de azúcar; para la Corona de Inglaterra, por el contrario, la expansión de la economía de plantación barbadense no pudo haber acontecido en momento más inoportuno; la creciente polarización política, el descontento generalizado y las guerras libradas en las Islas Británicas condujeron toda la atención al ámbito interno y los asuntos de índole quedaron aparcados. Barbados se convirtió en arquetipo de la economía de plantación que intentarían imitar otras islas de las Antillas en la segunda mitad del siglo XVII. El éxito del tabaco en Virginia y del azúcar en Barbados constataron a mediados del siglo

XVII que las colonias sí podían reportar beneficios interesantes y provechosos a la metrópoli. Se requería una inversión inicial de 14.000 libras para montar una plantación azucarera y ponerla en pleno rendimiento<sup>132</sup>.

Las mejores cualidades de organización, mando y coordinación de fuerzas de este grupo afloraron justo en los instantes más críticos, en esos momentos puntuales en los que la coyuntura exigía que cada uno diese lo mejor de sí mismo para cumplir con sus compromisos comunitarios en aras de unos intereses comunes. Llegado el momento de la Guerra Civil, tomaron las armas por la causa parlamentaria contra los ejércitos de un rey en el que ya no reconocían una legítima autoridad. En el plano político, el liderazgo que Pym y Lord Saye asumieron en los Comunes y los Lores, respectivamente; en el naval, la designación de Warwick como almirante de la marina de guerra parlamentaria; al frente de las finanzas de los ejércitos, sir Gilbert Gerard; Mandeville, ahora devenido en conde de Manchester, junto con Oliver Cromwell y sir Thomas Barrington, comandando los ejércitos de la *Eastern Association*; por su parte, Lord Brooke hizo lo propio al asumir el mando de las tropas desplegadas en Warwickshire y Staffordshire. Pronto se les unieron muchos de aquellos hombres que habían marchado a América en las décadas anteriores para emplearse en las empresas colonizadoras<sup>133</sup>.

La emersión a un primer plano de los nuevos mercaderes y de la aristocracia plantadora también se hizo sentir en el seno del *Board of Trade and Plantations*, que durante la Guerra Civil había sido víctima de las visiones inconciliables; de un lado, quienes se habían alineado con la autoridad monárquica y anglicana en su empeño por reforzar sus competencias en el gobierno y gestión de las colonias americanas; del otro, los partidarios de los métodos tradicionales que otorgaron a los asentamientos ingleses amplias competencias de autogobierno, aunque bajo la supervisión de un Parlamento fuerte<sup>134</sup>.

El verdadero gran momento para los nuevos mercaderes y líderes plantadores americanos vino con la victoria de la coalición entre estos, los independientes, el ala moderada de los radicales y los mandos militares, que en el invierno de 1648-1649 se impusieron sobre sus rivales presbiterianos y monárquicos. Que la mayoría de los mercaderes de ultramar vinculados a la *chartered companies*, la alta aristocracia territorial y la clase media-alta involucrada en los negocios se hubiese asociado con la autoridad monárquica o con el presbiterianismo político, contribuyó a la confirmación de la alianza entre NMA, radicales republicanos del ala moderada,

---

<sup>132</sup> Davis, 1962: 268; Puckrein, 1984; Watts, 1987; Kupperman, 1995: 111-114; Beckles, 2001: 224-226; Pestana, 2004: 184-185, 190-193, 202; 2017: 43-44; Zahedieh, 2010: 29; Pérez Tostado, 2011: 196-197.

<sup>133</sup> Peacock (ed.), 1863: 19-54, 57; Kupperman, 1995: 342.

<sup>134</sup> Elliott, 2006: 238.

independientes y nuevos mercaderes coloniales; estos constituirían el sostén financiero del nuevo régimen republicano y la base social cohesionadora que este precisaba; proporcionaban a la causa republicana una cantera de individuos de clase media acomodada, educada e instruida en artes y oficios liberales; un perfil de técnicos capacitados para servir en el aparato financiero y militar, que desempeñaría una labor encomiable en la reorganización de la marina militar. No se trató simplemente de un matrimonio de conveniencia impuesto por las circunstancias, sino que existía entre sus componentes una confluencia ideológica<sup>135</sup>.

La alianza entre los nuevos mercaderes coloniales, los intérlopes y los independientes políticos demostró capacidad de regeneración y madurez. En 1649 encontramos a algunos de sus integrantes entre los nuevos líderes de la corporación municipal de la *City*; en el alto tribunal que se encargó de procesar al rey Carlos I en enero de 1649; en el recién fundado partido radical republicano, en otoño de dicho año; finalmente, en el tribunal supremo que el régimen instauró en 1650 para juzgar a los disidentes<sup>136</sup>. Demostraron habilidades para la estrategia política, revelando el grado de influencia que habían logrado en las dos últimas décadas y cómo en el núcleo de la *City* el resultado de la Guerra Civil y la intercesión de los militares (dejando a un lado los factores estructurales de índole comercial) habían contribuido a que estos nuevos mercaderes coloniales tomaran el relevo al frente de la oligarquía mercantil de ultramar. Asimismo, desempeñaron un papel de gran peso en la planificación y gestión de la política fiscal, industrial, comercial y marítima de la joven República como integrantes del *Council for Trade* (Consejo de Comercio), instaurado por ley el 1 de agosto de 1650 y en el que tomaron parte activa los mercaderes coloniales, los intérlopes involucrados en el comercio con las Indias Orientales y los miembros del reformista Círculo de Hartlib<sup>137</sup>. En el seno de ese grupo social se gestó y moldeó el proyecto del *Western Design*.

Con semejante afirmación no queremos insinuar que la idea fuese necesariamente conceptualizada en tales términos, sino que más bien se bosquejó como proyecto provisto de unos objetivos generales y estrategia de actuación extrapolables al proyecto que Oliver Cromwell intentaría materializar en 1655. En manos de la nueva oligarquía mercantil-colonial dejó la joven República la tarea de reorganizar la administración y financiación de la marina militar y

---

<sup>135</sup> Brenner, 2011 [1993]: 556-557, 603, 606-607.

<sup>136</sup> *AOI*, January, 1649: 1.253-1.255; *CJ*, VI: 456.

<sup>137</sup> Los participantes fueron: Henry Vane Jr., Thomas Chaloner, Richard Salway, William Methwold, Maurice Thomson, Ralph Madison, John Fowke (municipe de Londres), Robert Honywood Jr., Edward Johnson, John Ash, John Fowlis, Henry Thompson (municipe de York), Cheney Culpeper, William Greenwood de Yarmouth y Thomas Boon; Benjamin Worsley como secretario. *AOI*, August 1650: 403-406. Con respecto a la participación de los nuevos mercaderes coloniales en los resortes del poder de la República, véase Brenner, 2011 [1993]: 608, 611, 613-1614, 643-644, 670-676.

la política comercial-imperial que en adelante se seguiría. Su principal objetivo era la expansión del comercio inglés por el mundo, para lo que se necesitaba: 1) consolidación y blindaje del mercado interno, inclusive las colonias de las Indias Occidentales, así como una presencia en mercados externos que favoreciese un equilibrio y armonía favorables; 2) una marina militar poderosa que sostuviese por medio de la disuasión y la fuerza bruta dichos intereses comerciales.<sup>138</sup> Sin cumplirse el primer punto, no sería posible sufragar el segundo; sin el segundo, no sería viable garantizar el primero; ambos, por consiguiente, se alzaron en principios rectores de la nueva agenda política, delineada por los nuevos mercaderes coloniales, quienes controlaban ahora las instituciones competentes.

### **2.3. La reconfiguración del Caribe anglosajón en la política colonial y comercial del nuevo régimen (1649-1654)**

La política comercial del nuevo régimen fue el terreno fértil en el que germinaría la semilla del *Western Design* que tanto anhelaba desde los tiempos de Carlos I el grupo de los nuevos mercaderes coloniales e intérlopes. Dos de los integrantes de su núcleo radical, en particular Thomas Chaloner y Richard Salway, fueron quienes trazaron las directrices que en adelante articularían la política republicana con respecto a su espacio colonial atlántico. Salway era un *halcón*, un firme partidario de aplicar una estrategia más agresiva y determinada, incluso contemplando la guerra, en su apoyo a los intereses comerciales y coloniales. Entre sus más estrechos contactos se encontraban el influyente empresario colonial Maurice Thomson y el predicador puritano Hugh Peter, a quien nos referiremos más adelante<sup>139</sup>. Durante los años que transcurrieron entre 1649 y 1652 las autoridades republicanas afianzaron su dominio sobre ese patio trasero americano en gestación que era el temprano Caribe inglés.

Hacia 1640 el conjunto del Caribe anglosajón reunía un contingente demográfico aún modesto, no superior a 18.000 colonos, cuya distribución presentaba notables desigualdades, ya que 10.000 habitaban en la diminuta Barbados. Las otras posesiones inglesas en el Nuevo Mundo no contaban con mucha más población; Nueva Inglaterra, con sus 12.500 colonos, era la más poblada, seguida de Virginia, con 8.000 moradores, y muy lejos quedaban las reducidas comunidades que habitaban en enclaves aislados, como Bermudas<sup>140</sup>. También en América se hicieron sentir los ecos de las fuerzas centrífugas en que se vieron sumidas las Islas Británicas en el curso de los años cuarenta, coyuntura que las comunidades anglosajonas de ultramar

---

<sup>138</sup> Underdown, 1971; Brenner, 2011 [1993]: 643-646.

<sup>139</sup> Prestwich, 1950: 108; Brenner, 2011 [1993]: 671-1672.

<sup>140</sup> Pestana, 2004: 32.

aprovecharon para dotarse de asambleas representativas que asumiesen funciones de autogobierno. Estos órganos colegiados tomaron como modelo el Parlamento de Westminster, al ser la institución que identificaban con las tradicionales libertades del pueblo inglés. Pero tales asambleas reivindicaron los derechos de los colonos ante las políticas de la Corona, primero, y se resistieron al control centralizado del régimen revolucionario, después<sup>141</sup>.

La postura mayoritaria de las colonias anglosajonas respecto de los acontecimientos que convulsionaron la metrópoli a partir de 1640 se vio marcada por una prudente neutralidad, dentro de un rango de preferencias. Mientras que en las ciudades de Nueva Inglaterra predominó una abierta afinidad a la causa parlamentaria y al avance del puritanismo, en otras colonias las autoridades políticas locales mantuvieron su compromiso y lealtad con la Corona, como fue el caso de Virginia, donde los monárquicos contaban con más apoyos. La mayoría de las colonias, sobre todo las plantaciones caribeñas, optaron por un perfil bajo y procuraron que la Guerra Civil les salpicase lo menos posible, a la espera del resultado y así eludir las represalias de quien se erigiese vencedor. Un ejemplo de pragmatismo lo encontramos en el conde de Warwick y los directivos de la *Somers Isles Co.* y el conde de Warwick, quienes en 1644 solicitaron a los bermudeños que colaborasen con el bando parlamentario para asegurar la estabilidad y la continuidad del comercio con Inglaterra, del que dependía la colonia<sup>142</sup>.

La guerra propició la desconexión de las colonias de ultramar con la metrópoli inglesa, acentuada por las acciones de la marina parlamentaria, que procuró interrumpir las conexiones por mar entre América y la Inglaterra todavía bajo control monárquico, principalmente el puerto de Bristol, hasta 1645. Se trataba de prevenir la llegada de refuerzos para la causa del rey, como de evitar que se organizase una oposición monárquica allende el océano<sup>143</sup>. En 1649, tras la constitución de la República, hubo colonias que se declararon en rebeldía, bien por los pasados nexos contraídos con la Corona (Virginia), o bien por los recelos que el nuevo régimen concitaba entre la oligarquía colonial (Barbados). Aparte de los dos ejemplos citados, también se declararon en rebeldía Maryland, Terranova, Bermudas y Antigua<sup>144</sup>. Pese a la conexión que

---

<sup>141</sup> Beer, 1959 [1908]: 348-349; Elliott, 2006: 213. Para saber más acerca del sistema gobierno de las colonias y sus mecanismos de funcionamiento, véase *Ibid.*: 214-223; Pestana, 2004: 166-167. Implícitamente, el asamblearismo de las colonias acarrea el propósito de fundar *ex novo* una sociedad paralela que adoptó para su gobierno el modelo representativo del Parlamento. Es la razón por la que los defensores de estas asambleas coloniales, como Richard Ligon en Barbados y John Winthrop en Massachusetts utilizaban la fórmula *in the nature of a parliament*. Incluso a los fervientes parlamentarios radicados en la metrópoli, como Pym, sentaba mal esta idea, dado que, según ellos, el único Parlamento válido era el de Londres. Russell, 1979: 94; Kupperman, 1995: 22.

<sup>142</sup> TNA CO 1/11/10-14; Pestana, 2004: 26-27, 29-30, 36-52.

<sup>143</sup> CSPC 1574-1660, The Council of State to the generals at sea, Derby House, 7/5/1649; *CJ*, IV, 55-57, 430-431; Beer, 1959 [1908]: 355; Pestana, 2004: 52, 158-159.

<sup>144</sup> La autoridad local de Bermudas dijo al respecto de la ejecución de Carlos I que era «a horrid act which we defie and detest», y acto seguido reconocieron los derechos de Carlos II al trono. Beer, 1959 [1908]: 360-361.

existía entre los nuevos mercaderes y los líderes plantadores, éstos respondían a la lógica de los intereses que abrigaban como grupo empresarial frente a la nueva clase dirigente, cuyas intenciones apuntaban a un mayor control sobre las colonias.

Entre 1643 y 1645, por iniciativa de los nuevos mercaderes coloniales, el Parlamento había aprobado fuertes rebajas fiscales que favoreciesen los intercambios comerciales, exonerando del pago de algunos impuestos —salvo algunos básicos— a los colonos, aunque excepcionalmente se eximía del pago de las tasas aduaneras aquellas mercaderías que se exportaban a otras colonias<sup>145</sup>. El Parlamento podía hacer uso de su poder para fomentar el desarrollo de la flota mercante mediante la implementación de impuestos aduaneros que gravasen las mercaderías transportadas en navíos mercantes extranjeros, acorde a una petición del 10 de febrero de 1645 que elevaron algunos mercaderes y maestros de navíos mercantes<sup>146</sup>. La ley que se aprobó el 23 de enero de 1657 eximía del pago de derechos de exportación por espacio de tres años a las mercancías transportadas a las colonias inglesas siempre y cuando estas no permitiesen que sus productos se exportasen al extranjero en mercantes de construcción foránea<sup>147</sup>. Detrás de tales medidas subyacía una lógica proteccionista que sirvió a la manera de ensayo *avant la lettre* de las bien estudiadas leyes de navegación de los cincuenta.

Lo que se pretendía era combatir el alto grado de independencia que las colonias antillanas y Virginia habían adquirido a lo largo de los años cuarenta, motivo de consternación para la nueva oligarquía mercantil<sup>148</sup>. Las plantaciones inglesas, que necesitaban del comercio para sobrevivir, buscaron proveedores y mercados extranjeros para llenar ese vacío dejado por los ingleses a causa de la coyuntura bélica. Quienes mejor cubrieron el mercado fueron los mercaderes y hombres de negocio neerlandeses, que vieron una oportunidad muy provechosa en aras de diversificar sus negocios. Para fines de los años cuarenta, el número de barcos mercantes neerlandeses que comerciaba con las colonias inglesas de las Indias Occidentales no había

---

<sup>145</sup> *AOI*, November: 571; *CJ*, II: 987-988, 998; III: 607, 667; IV: 285, 333-337; VI: 382, 426; *LJ*, VII: 75, 565, 578.

<sup>146</sup> Isaac Gould, Solomon Clarke, Edward Smith, Daniel Cranford, John Waterer, John Gardiner, Robert Clement, Simon Beale, Robert Williams, Constantine Harmon, Richard Wilshere, Henry Pepper, Edward Peach, John Andrews, Robert Steadman, John Buckenham, Thomas Harrison, John Peterson, Thomas Clarke, Robert Hudson Jr., Zacharias Bramwell, Henry Shaw, Henry Cheaney, James Peacock, John Pootey, Robert Ellis, Henry Clarke, Steven Rich, Robert Church, William Lee, John Milles, Robert Milles, John Godsell, John Prisnam, John Presman, Samuel Wiseman, Samuel Wiseman, William Maynard, Joseph Dobbins, Robert Crowley, Benjamin Harrison, Samuel Hawkes, William Cooper, James Bartlett, John Corditt, William Oldson, Henry Cream, Richard Foster, John Lee, Christopher Wilson, Samuel Truelove, George Dawes, Gilbert Lawes, John Boody, Edward Locke, George Bullock, Thomas Beale, Frank Greene, John Browne, Roger Lawrence, Henry Askitell, Thomas Cason, John King, William Smith, Thomas Johnson, John Abbott, Jeremy Warren, Bernard Johnson. *LJ*, VII: 185-186.

<sup>147</sup> Con la salvedad de los *excises*. *LJ*, VIII: 685. Terranova fue la única colonia donde no se aplicó la rebaja.

<sup>148</sup> TNA SP 25/96/317, Council of State to the Lord General, Whitehall, 30/7/1651; OTA, *To the Right Honorable the Commons Assembled in Parliament: The Humble Petition and Representation of divers well-affected masters and commanders of ships*, 11/9/1648.

hecho sino aumentar, lo que resultó en la apertura de un nuevo frente de fricción entre Inglaterra y las Provincias Unidas<sup>149</sup>.

En ese contexto tuvo lugar el viraje proteccionista que protagonizó el gobierno republicano inglés con el fin de asegurarse así el comercio con sus asentamientos coloniales en América y fomentar su industria naviera. La culminación vino con la aprobación, el 9 de octubre de 1651, de la primera ley de navegación, el *Zeitgeist* de la Inglaterra de mediados de siglo<sup>150</sup>. La ley perseguía un objetivo doble: 1) el estímulo a la industria naviera, en especial a los astilleros privados en los que eran construidos los barcos mercantes; 2) el impulso al sector manufacturero por medio de la consolidación de la cuota de mercado en las colonias en ultramar. No se permitiría que ninguna mercancía fuese exportada a o importada de ellas a Inglaterra a no ser que fuesen transportadas en barcos de fábrica inglesa, de sus colonias (o del país de origen de la mercadería en cuestión), que fuese propiedad de súbditos ingleses, cuyas tripulaciones estuviesen compuestas al menos en tres cuartas partes por personas de dicha nación, requisito obligatorio para los comandantes y patrones de dichos bajeles<sup>151</sup>.

La ley fue innovadora con respecto a la política colonial *de dejar hacer* que había dominado hasta la fecha, pues, proponía una regulación del libre comercio bajo unos principios proteccionistas, pero sin abrazar el monopolio. Las propuestas de algunos mercaderes de crear una *West India Company* que regulase las actividades de los consorcios empresariales anglo-americanos, en cambio, naufragaron cada vez que fueron presentadas en el curso de la década de los cincuenta, ya fuese a la República o al Protectorado<sup>152</sup>. Claro, estas medidas ignoraban los intereses lucrativos de la oligarquía plantadora, que dependían de exportar bienes coloniales al mercado europeo; la ley de navegación concitó frialdad y temor en ellos, ya que se pensaron que atentaría contra las libertades y el modo de sustento de sus negocios. Las colonias más renuentes fueron aquellas donde la dependencia con el comercio neerlandés era mayor, como Barbados y Virginia, donde además existía un cierto sentimiento monárquico. Los dirigentes de ambas posesiones desataron las leyes y permitieron el ingreso en sus puertos de comerciantes y mercantes de pabellón extranjero, mayormente mercaderes, empresarios y financieros

---

<sup>149</sup> Beer, 1959 [1908]: 358-359; Capp, 1989: 73-74; Pestana, 2017: 44-45. Para Thomas Mun, el gran enemigo de Inglaterra no era España, sino las Provincias Unidas, por ser el más directo y peligroso competidor comercial. Mun, 1895 [1664]: 55-56, 75, 99, 103, 108-110.

<sup>150</sup> Davis, 1962: 268-269. El texto íntegro en *AOI*, October 1651: 559-562. En torno a la ley de navegación se ha escrito largo y tendido. Nos remitimos a los siguientes clásicos: Clark, 1923: 282-286; Harper, 1939; Farnell, 1964.

<sup>151</sup> Hill, 1980: 117, 120; Groenveld, 1987: 560; Capp, 1989: 75; Brenner, 2011 [1993]: 685, 687, 694-698; Ormrod, 2003: 32-33; Pestana, 2004: 120; Klooster, 2009: 157.

<sup>152</sup> BL Eg MS 2395, Certain queries concerning his Highness's interest in the West Indies [ca. 1656-1658], fols. 86r-110r; Noel to the Council of State, 24/4/1660, fol. 171r. Existía un antecedente en una propuesta similar que ya fue presentada a las cámaras parlamentarias en 1641. Kupperman, 1995: 343.

neerlandeses<sup>153</sup>. La negativa a las reclamaciones soberanistas del *Rump Parliament* han de ser entendidas más bien como una defensa por parte de la aristocracia plantadora de su libertad comercial, que desde Londres se empezaba a conculcar.

Mientras duró la Guerra Civil en la metrópoli, nada se podía hacer desde Londres para evitar semejantes desacatos, pero en cuanto los nuevos mercaderes tomaron las riendas del poder, en 1649, se decidieron a atajar de raíz el problema y acabar con unas dinámicas disruptivas que, bajo su parecer, hacían peligrar el programa de reestructuración imperial. Las colonias asistieron, en contra de su voluntad, a la puesta en marcha de una política de centralización del sistema colonial cuyo objetivo no era sino reducir estas posesiones a la sumisión a la República. La perspectiva de una permutación de la antigua y desvanecida autoridad real por la del régimen republicano, dotado de un aparato administrativo más centralizado, desagradaba a las oligarquías coloniales y líderes plantadores, que temían perder la libertad de maniobra de que habían gozado durante la década pasada<sup>154</sup>. Sin embargo, para 1652, todas las colonias en rebeldía se vieron finalmente sometidas al control de la nueva administración republicana.

No en todos los casos se siguió la misma pauta ni el mismo proceso de integración en el imperio atlántico. Hubo ocasiones en las que bastó la reacción política por parte de los grupos afines al Parlamento en los círculos coloniales para que se estableciesen comisiones adeptas al régimen republicano. Entonces, la colonia en cuestión quedaba bajo el control republicano por medio de un traspaso de poderes incruento en el que las nuevas autoridades tomaban el relevo de los antiguos oficiales monárquicos. Esta fórmula fue la más habitual en las colonias situadas en la franja atlántica septentrional, desde Nueva Inglaterra a Maryland, a cuyas autoridades se les ofrecieron garantías de gobierno autónomo en materia política y religiosa<sup>155</sup>. Pero estos casos fueron los más sencillos y también los menos frecuentes, puesto que solo se dieron cuando no existía un sentimiento previo de animadversión.

A veces, sin embargo, la situación exigía una fórmula negociada con las viejas autoridades monárquicas. Por ejemplo, el gobierno de Terranova pasó en abril de 1651 a quedar bajo una comisión delegada<sup>156</sup>, que sería la encargada de gestionar la isla hasta la designación de un

---

<sup>153</sup> Emmer & Klooster, 1999: 59; Elliott, 2006: 232.

<sup>154</sup> Brenner, 2011 [1993]: 651-653; Beckles, 2001: 238; Pestana, 2004: 87-88.

<sup>155</sup> CSPC 1574-1660, Eighteen laws enacted by William Stone, Governor of Maryland, St. Mary's, 21/4/1649-25/4/1650; President Bradshaw and the commissioners of the Great Seal appointed a committee to consider William Coddington for the government of Rhode Island, St. Mary's, 31/3/1651; Order to the Council of State, St. Mary's, 3/4/1651; Order of the Council of State: draft of letters to the inhabitants of Rhode Island and to the governments of New England, 8/3/1654; Beer, 1959 [1908]: 368-370; Pestana, 2004: 88, 93, 117-118.

<sup>156</sup> CSPC 1574-1660, The Council of State to Thomas Thorowgood, Whitehall, 8/4/1651. La comisión estaba integrada por: John Littlebury, John Treworgie, Walter Sikes, Nicholas Redwood, Thomas Griggs, Miles Pyle, Alexander Clotworthy y William Hendy. *Ibid.*

nuevo gobernador, que finalmente se postergaría hasta 1653, cuando fue elegido John Treworgie<sup>157</sup>. Por su parte, el gobierno republicano se comprometió a proteger las actividades pesqueras en la zona, seriamente desatendidas durante la guerra. El Consejo de Estado aprobó en febrero de 1649 el apresto de convoyes armados que escoltasen a los barcos pesqueros en sus singladuras a los caladeros de Terranova<sup>158</sup>, dado el temor que inducían las unidades corsarias a las órdenes del príncipe Rupert que merodeaban en las inmediaciones de las Sorlingas al acecho de cualquier potencial presa<sup>159</sup>. Debido al poco efecto que surtieron esas medidas, el Almirantazgo sopesó la concesión de licencias para armar corsarios afines a la causa republicana<sup>160</sup>. La tenacidad de los corsarios fue tal, que todavía en 1653 protagonizaban incidentes que despertaban las quejas de mercaderes y pescadores<sup>161</sup>. La violencia marítima y los riesgos asociados nunca desaparecieron por completo durante el Interregno. En general, no obstante, las colonias norteamericanas no generaron demasiados problemas.

En el entorno del Gran Caribe, que es el que nos incumbe más, se alternaron los éxitos con los fracasos. Las intentonas que emprendieron algunos colonos ingleses, adeptos a la causa parlamentaria y en su mayoría puritanos procedentes de Bermudas, por fundar en algunas islas del archipiélago de las Bahamas concluyeron en fracaso. Pretendieron la creación de una colonia donde ensayar modelos sociales alternativos, acordes con los postulados del republicanismo utópico que recogería más tarde Harrington en su *Oceana*. Ya en 1647-1648 se trató de llevar ese proyecto a la práctica en la isla de Cigateo, lugar escogido para la colonia de Eleuthera, palabra derivada del griego *ἐλεύθερος* (libre), en evidente alusión a su pretendida libertad religiosa y a la representatividad de su gobierno. Sin embargo, las adversas condiciones del terreno y clima insular disuadieron la llegada de nuevos *Eleutherian Adventurers*, lo que condujo al naufragio de este experimento político, surgido con la vocación pionera de ser la primera democracia del Nuevo Mundo<sup>162</sup>.

Por lo que respecta a las principales economías de plantación, en cambio, la oposición política al régimen se materializó con mayor consistencia, lo que dificultó su desarticulación a través de métodos incruentos. En tales circunstancias, desde Londres se recurría primero a presiones de carácter económico y, si no prosperaban, se aprobaba la intervención de la marina de guerra. Así fue el guion que siguieron las colonias en abierta rebeldía: 1) nombramiento de una

---

<sup>157</sup> CSPC 1574-1660, Instructions to John Treworgie, Whitehall, 3/6/1653.

<sup>158</sup> TNA SP 25/62/181; SP 25/64/25; SP 25/94/9 y 233; SP 25/123/126.

<sup>159</sup> TNA SP 25/94/147, 255, Council of State to the generals-at-sea, Derby House, 7/5/1649 y 22/6/1649.

<sup>160</sup> TNA SP 25/123/133, Admiralty Committee: Day's Proceedings, Whitehall, 14/3/1650.

<sup>161</sup> TNA SP 18/40/23, Petition of Thomas Horwood and other merchants and inhabitants of Barnstaple, 3/9/1653.

<sup>162</sup> *CJ*, VI: 283-284, 288; Craton & Saunders, 1992: 74; Pestana, 2004: 51.

comisión formada por agentes de confianza, adeptos al Parlamento, que asumirían las funciones administrativas y descabezarían la oposición monárquica; 2) sanciones comerciales para ejercer presión en virtud de la ley aprobada el 19 de septiembre de 1650, que vedaba el comercio con Virginia, Barbados, Bermudas y Antigua, y de la enmienda del 3 de octubre, por la que se retendría todo bajel, de guerra o mercante, que infringiese dicha ley<sup>163</sup>.

En Bermudas, declarada en abierta rebeldía desde 1649, se aplicaron ambas medidas en 1650. Primero, el 1 de enero, el capitán Josiah Foster fue designado para ejercer como gobernador de la colonia con la anuencia de la *Somers Isles Co.*, lo que lo facultaba para organizar la nueva asamblea colonial y elegir a los oficiales, comandantes y capitanes que estimase de confianza para el gobierno de dicha colonia<sup>164</sup>. Como los bermudeños repudiaron la legitimidad del régimen republicano, el Parlamento extendió a Bermudas la ley del 3 de octubre ante referida<sup>165</sup>; asimismo, hizo prevenir el apresto de una fuerza naval por si llegase el caso de necesitarse para doblegar la oposición mediante la fuerza bruta<sup>166</sup>.

Desde el otoño de 1651 el Consejo de Estado se puso a trabajar en un nuevo gobierno para Bermudas con la asistencia de los mercaderes coloniales, reunidos en un comité en la primavera de 1653<sup>167</sup>. Tras meses de deliberaciones, se resolvió una reestructuración del gobierno colonial, el cual sería entregado, en virtud de una orden del 25 de junio a una comisión de 17 miembros, la mayoría de los cuales connotadas personalidades pertenecientes a la nueva oligarquía mercantil y que eran o habían sido accionistas de la *Somers Isles Co*<sup>168</sup>. Como se aprecia, el descabezamiento de la oposición monárquica y la presión comercial constituyeron el libretto seguido por el Parlamento para asegurarse la fidelidad de la colonia; y un método prácticamente calcado se seguirían entre 1650 y 1652 las islas antillanas, salvo Barbados<sup>169</sup>.

Tales procedimientos despertaron la acalorada indignación del gobernador realista de Virginia, sir William Berkeley, quien en una encendida diatriba acusó a las autoridades republicanas de promover el empobrecimiento de las colonias. Pero la ley, de aplicación permanente,

---

<sup>163</sup> TNA CO 1/12/88-92, An Act prohibiting Trade with Barbados, Virginia, Bermudas and Antigua, 19/9/1650 y 3/10/1650; *CJ*, VI: 474, 478; *AOI*, October 1650: 425-429; Lefroy, 1877, I: 660; Stock (ed.), 1924: 218-220.

<sup>164</sup> CSPC 1574-1660, Orders of the Council of State, 16/10/1649 y 1/1/1650; Order of the Committee of Admiralty, 14/11/1649; Pestana, 2004: 112-113.

<sup>165</sup> CSPC 1574-1660: 344; *CJ*, VI: 478; *AOI*, October 1650: 425-429.

<sup>166</sup> CSPC 1574-1660, Approving report of Committee of the Admiralty, 16/12/1650.

<sup>167</sup> CSPD 1651, Sir Henry Vane, Mr. Salwey and Mr. Darley, to be a committee to speak with sir John Danvers and Colonel Owen Rowe about Bermudas, 30/9/1651; CSPC 1574-1660, Order of the Council of State, 21/5/1653; Pestana, 2004: 113-115.

<sup>168</sup> Owen Rowe, Cornelius Holland, Thomas Wroth, Francis Allein, Aaron Gordon, Maurice Thom(p)son, William Jessop, John Oxenbridge, Edward Pead, Leonard Ward, Joseph Todd, George Turbeville, George Prynn, Edward Carter, Elias Roberts, Mathew Batson y Nathaniel Hawes. CSPC 1574-1660, Orders of the Council of State, Whitehall, 25-28/6/1653; Lefroy, 1879, II: 42; Beer, 1959 [1908]: 365; Brenner, 2011 [1993]: 665.

<sup>169</sup> Beer, 1959 [1908]: 365; Pestana, 2004: 111, 170-171.

no perseguía la miseria de las colonias, sino forzar su sometimiento, por un lado, y restaurar la otrora primacía de los mercaderes coloniales ingleses en su patio trasero imperial, por el otro. En Virginia, donde existía un sentimiento de vinculación con la Corona, y en particular con Carlos I, sí se recurrió a presiones comerciales y militares para reaccionar contra el desacato y someter la colonia a los dictámenes de la República<sup>170</sup>.

Entre las medidas coercitivas de índole comercial figuraba el control de los productos que se cargaban a las colonias, con lo que se intentaba prevenir un posible envío de suministros militares<sup>171</sup>. Desde 1649 el gobierno central se venía sirviendo de mercaderes coloniales cuyos negocios en Virginia estaban en entredicho para que ejerciesen presión y colaborasen con el Almirantazgo en el apresto de una fuerza de castigo<sup>172</sup>. El empleo de la marina de guerra ejercía un efecto psicológico y una advertencia a aquellas colonias que persistiesen en su actitud díscola. A finales de octubre de 1651, al tiempo que se aprobaba la batería legislativa proteccionista, se ultimaban los preparativos navales para la expedición a Virginia: el navío *John* y la fragata *Guinney*, ambos de 36 cañones y tripulados con 120 hombres, capitaneados por Robert Dennis y Edmund Curtis. A bordo también iban los integrantes de la comisión parlamentaria: Robert Dennis, Richard Bennett, Thomas Stagg y William Claybourne<sup>173</sup>.

La medida funcionó y logró quebrantar sin necesidad de combates el espíritu levantisco del gobierno de Virginia, cuya voluntad de resistencia se desvaneció con la llegada de la expedición el 8 de diciembre<sup>174</sup>. Berkeley claudicó el 12 de marzo de 1652, tras aceptar los artículos de la rendición, que ofrecía amplias garantías por mutuo acuerdo. Una ley de amnistía e indemnidad expedida por la propia comisión parlamentaria aseguró a los colonos que habían servido al rey que no sufrirían represalias. Asimismo, se respetarían las competencias de los tribunales judiciales de la colonia y se podrían a disposición del gobernador saliente un navío en el que cargase sus bienes y regresase a Europa<sup>175</sup>. Así fue cómo Virginia quedó sometida sin necesidad de un baño de sangre, pero coacción militar mediante, a la autoridad del régimen revolucionario inglés. Richard Bennett asumió con carácter provisional el cargo de gobernador, a la espera de que se constituyese una asamblea<sup>176</sup>.

---

<sup>170</sup> Brenner, 2011 [1993]: 653, 654, 659-661; Pestana, 2004: 91-92, 115-116.

<sup>171</sup> CSPC 1574-1660, Order of the Council of State, for the Committee of the Admiralty, 1/3/1650.

<sup>172</sup> CSPC 1574-1660, Order of Committee of the Admiralty, upon the case of the Virginia plantation 29/11/1649; Similar Orders for reducing Virginia to the interest of the Commonwealth, 28/12/1649; Order of Committee of the Admiralty, 3/5/1650; Brenner, 2011 [1993]: 655-657.

<sup>173</sup> CSPC 1574-1660, Instructions for Sir George Ayscue and captain Dennis, 26/9/1651; The Council of State to Richard Bennett, send enclosed some instructions, Whitehall, 2/10/1651.

<sup>174</sup> CSPC 1574-1660, Captain Michael Pack to Lord President Bradshaw, Barbados, 18/2/1652.

<sup>175</sup> CSPC 1574-1660, Articles for the surrender of Virginia to the Parliament, 12/3/1652.

<sup>176</sup> CSPC 1574-1660, Petition of the inhabitants of Virginia and the articles of surrender, 12/8/1652; petition of Colonel Samuel Mathews, 20/12/1653; Beer, 1959 [1908]: 366-367; Pestana, 2004: 116-117, 162.

Sin duda, el caso más problemático y que exigió la mayor coacción militar fue el de la isla de Barbados<sup>177</sup>, llamada a convertirse en una pieza fundamental del proyecto *Western Design* por tratarse de la cabeza logística que abastecería a los barcos ingleses desplegados en las aguas caribeñas. Como en Virginia, en esta diminuta isla se acogió con frialdad la noticia de la llegada al poder de la nueva oligarquía y la instauración del régimen republicano, debido al horizonte incierto que despertaba. Hasta la fecha, la Corona apenas se había entrometido en los asuntos del gobierno insular, ni siquiera durante la guerra, cuando el conde de Carlisle adoptó una estricta neutralidad. Eso garantizó la independencia *de facto* de la isla, la virtual desaparición de cualquier autoridad inglesa y la consiguiente libertad de comercio de que se beneficiaría la plantación y a la que no renunciarían los propietarios locales.

El reconocimiento oficial de Carlos II como rey legítimo, proclamado el 3 de mayo de 1650 por el gobernador Philip Bell, respondía más a una defensa de dichas ventajas que a una genuina suscripción de los principios monárquicos. Bastó, sin embargo, para convertir la isla en un santuario de prófugos que habían luchado por el rey durante la Guerra Civil. Debido a los problemas económicos por los que pasaba su linaje, Carlisle había arrendado la isla al aristócrata Francis Lord Willoughby de Parham en 1647, quien por entonces era un activo promotor de la colonización. Pero Willoughby se hizo con el control político de dicha isla en mayo de 1650 en nombre del rey y de Carlisle, lo que desde Westminster se interpretaría como un *casus belli*<sup>178</sup>, con lo que se activó el mecanismo coactivo que ya hemos visto para las otras colonias, y que comenzó con la implementación del veto comercial y embargos de bienes<sup>179</sup>.

Resulta evidente que Willoughby subestimó imprudentemente la capacidad coactiva del régimen asentado en Londres cuando en octubre de 1650 reafirmó su adhesión a la causa monárquica<sup>180</sup>. Quizás obró inducido por su esperanza de que los neerlandeses, con quienes era partidario de intensificar lazos económicos, acudirían en su ayuda<sup>181</sup>. Ni mucho menos era una ocurrencia descabellada, pues a lo largo de la década anterior habían prosperado los negocios de los plantadores barbadenses gracias a los tratos con empresarios neerlandeses. Tal fue así,

---

<sup>177</sup> Una detallada crónica del sometimiento de la isla de Barbados por parte del gobierno republicano inglés, vista desde la perspectiva oficialista del régimen, puede leerse en BL Eg MS 2395, *A Brief Relation of the beginning and ending of the troubles of Barbados, with the true causes thereof*, London, Peter Cole, 1653, fols. 48r-53v. Un reciente estudio crítico de aquellos acontecimientos, en Pestana, 2004: 98-99.

<sup>178</sup> Beer, 1959 [1908]: 360-361; Newton, 1933: 204-205; Pestana, 2004: 37-38, 93-94, 96-97. Andrews, 1912: 34.

<sup>179</sup> Un veto que no aplicaba a los súbditos de Nueva Inglaterra, a quienes se les permitió que siguiesen comerciando con Barbados y otras plantaciones rebeldes. CSPC 1574-1660, Draft of licence for the inhabitants of New England to trade to Barbados, Virginia, Bermudas and Antigua, 28/11/1650. El embargo de bienes como medida de represalia, en CSPC 1574-1660, To the Committee of the Admiralty, 13/11/1650.

<sup>180</sup> TNA CO 1/11/60-61, An Act entitled an acknowledgment and declaration of His Majesty's right to the dominion of this island, Barbados, 17/10/1650.

<sup>181</sup> Pérez Tostado, 2011: 202.

que los barbadenses vindicaron por escrito su derecho al libre comercio aseverando que nunca serían tan desagradecidos como para prohibir a los neerlandeses que desempeñasen tratos comerciales con su isla o se acogiesen a la protección de sus leyes<sup>182</sup>.

En agosto se reunió el Almirantazgo para considerar las propuestas atinentes al sometimiento de la colonia rebelde y se asesorase a los cargadores que comerciaban con ella. En noviembre se le encargaría dicha tarea a una junta<sup>183</sup> para que deliberase sobre la solución más indicada. Thomas Chaloner, un *halcón*, y el empresario colonial Maurice Thomson se decantaba por la aplicación de medidas de fuerza para bloquear la isla, rendirla y privarla del comercio con los cargadores neerlandeses que por entonces se hallaban surtos en los puertos de Fleisinga y Middleburg<sup>184</sup>. De resultas de las deliberaciones en que entró la junta, finalmente se aprobó el envío de una fuerza naval de castigo, de 2.300 toneladas, compuesta parcialmente por mercantes artillados, para que bloquease la isla y socavase la voluntad de rebeldía. En enero de 1651 ya habían sido escogidos los barcos que integrarían la expedición, que lideraría el capitán sir George Ayscue.

Tabla 4. Fuerza de castigo enviada a Barbados (enero de 1651)

	<b>Barcos</b>	<b>Cañones</b>	<b>Hombres</b>
<b>Navíos de guerra</b>	<i>Rainbow</i>	52	260
	<i>Amity</i>	34	260
<b>Mercantes artillados</b>	<i>Increase</i>	40	100
	<i>Success</i>	30	90
	<i>Ruth</i>	30	80
	<i>Brazil</i>	24	70
	<i>James</i>	26	70
<b>Fuerza total<sup>[i]</sup></b>	<b>7 unidades</b>	<b>236</b>	<b>930</b>

<sup>[i]</sup>Además: 5.000 mosquetes *snaphance*, 300 chuzos, 500 espadas, 50 pares de pistolas y 20 escopetas. Fuente: CSPC 1574-1660, Report from the Committee of the Navy, 22/1/1651; CJ, VI: 526; Stock (ed.), 1924: 221.

La movilización naval general decretada por el Parlamento y las instrucciones dadas a los oficiales de la marina de guerra para que prendiesen cualquier bajel, con independencia del

<sup>182</sup> *A Letter from Barbados by the way of Holland concerning the condition of honest men there*, 9/8/1651. La carta está reproducida en Harlow (ed.), 1925: 48-53.

<sup>183</sup> A la reunión de agosto concurren: Mr. Martin, Thomas Chaloner, Henry Vane Jr., Mr. Wallop, Peter Wentworth y Mr. Bond, en CSPD 1650, Council of State, 16/8/1650. La junta de noviembre la integraron: Thomas Chaloner, Peter Wentworth, Henry Vane Jr., Marten, Robinson, Henry Mildmay, Heveningham, William Masham, William Constable, Maurice Thomson, Robert Thomson, Thomas Andrews, Jonathan Andrews, Stephen Estwicke, Richard Hill, Samuel Moyer, William Berkeley, Richard Hutchinson, James Russell, Richard Shute y William Willoughby. Brenner, 2011 [1993]: 654, 661.

<sup>184</sup> TNA CO 1/11/62, Planters and Merchants to the Right Honourable the Council of State appointed by authority of Parliament, 20/11/1650; CSPC 1574-1660, Propositions of merchants and planters interested in Barbados, made by command of the Council of State, November, 1650; Newton, 1933: 205-206; Brenner, 2011 [1993]: 661.

pabellón que enarbolasen (una velada alusión a los mercaderes neerlandeses), que navegase sin permiso a Barbados fueron un primer aviso a Lord Willoughby de Parham para que depusiese su desafiante actitud<sup>185</sup>, aunque solo consiguió que se enrocara en su órdago<sup>186</sup>. Por su parte, los colonos barbadenses recibieron tales restricciones comerciales con una evidente preocupación, dado que constituían un duro golpe para la economía insular. Eran comunes las acusaciones a los políticos parlamentarios de intentar deliberadamente la reducción a la servidumbre de los habitantes de las plantaciones, lo cual no dejaba de revestir cierta ironía viniendo de plantadores que basaban su fuerza productiva en la mano de obra servil<sup>187</sup>.

El gobierno les entregó a George Ayscue, Daniel Searle y Michael Pack las instrucciones precisas con facultad para gobernar la isla y nombrar a seis consejeros afines; debían procurar un cierto equilibrio entre la severidad a la hora de aplicar la ley contra los infractores y la indulgencia que exigía la misericordia; asimismo, debían considerar la integridad de las propiedades de los empresarios coloniales leales al Parlamento, por lo que se les ordenaba reducir la isla sin ocasionar graves daños materiales<sup>188</sup>. Cuando la flota de Ayscue arribó a mediados del mes de octubre, procedió al bloqueo de la isla y al prendimiento de la flota mercante neerlandesa, de una docena de velas, surta en el puerto de Carlisle Bay<sup>189</sup>. Debido a tales acciones, la guarnición barbadense se rindió en enero de 1652, lo que acarrió la caída de Willoughby y la reducción de la isla a la observancia de las leyes del nuevo régimen<sup>190</sup>.

En la organización del nuevo gobierno para la isla, la comisión parlamentaria contó con la ayuda inestimable del coronel Thomas Modyford, adscrito a la facción moderada, quien devendría en uno de los más cercanos consejeros de Oliver Cromwell en la planificación del *Western Design*, como tratamos en este estudio en su debido lugar. Ayscue partió en abril tras dejar el gobierno de Barbados en manos de Daniel Searle, quien permanecería hasta la caída de la

---

<sup>185</sup> CSPC 1574-1660, The Council of State to the Commissioners of the Navy and to the Committee of the Navy, Whitehall, 19-20/6/1651; Orders of the Council of State, 30/6/1651; The Council of State to the Committee of the Navy, Whitehall, 1/7/1651; To sir George Ayscue, 19/7/1651.

<sup>186</sup> TNA CO 1/11/80, Act for the defence of the government and freedom of this island, Barbados, 19/2/1650.

<sup>187</sup> CSPC 1574-1660, A Declaration by the Lord Lieutenant General, the Council and Assembly of Barbados, 11/6/1651: 357; Fortescue, 1894: 184; Newton, 1933: 206. Como señala Carla G. Pestana, el ámbito colonial anglosajón se asociaba en el imaginario colectivo de los mismos contemporáneos ingleses con un espacio maldito donde la libertad humana carecía de valor. Pestana, 2004: 102, 190-193, 212; 2017: 51.

<sup>188</sup> CSPC 1574-1660, Commission appointing sir George Ayscue, Daniel Searle and Captain Michael Pack, commissioners for reducing the island of Barbados, Whitehall, 1/2/1651; Instructions to sir George Ayscue and captain Michael Pack, to the command of the Barbados fleet, 12-13/2/1651; Reasons why the merchant have solicited Parliament and the Council of State to divert their fleet and apply more soft and merciful means for reducing the Caribbee Islands, February, 1651.

<sup>189</sup> CSPC 1574-1660, Sir George Ayscue to Lord President Bradshaw, *Rainbow*, Carlisle Bay, 19/10/1651.

<sup>190</sup> BL Add MS 22546, Francis Willoughby to Robert Blackborne, Portsmouth, 28/12/1653; Eg MS 2395, fols. 52v-53v; CSPC 1574-1660, Declaration of the Commissioners for the reduction of Barbados, *Rainbow*, Maxwell's Bay, 31/10/1651; Captain Michael Pack to Lord President Bradshaw, Barbados, 18/2/1652; Newton, 1933: 205-206; Pestana, 2004: 103-107.

República en 1660 y el final de la guerra anglo-española<sup>191</sup>. El informe que Searle escribió al Consejo de Estado el 8 de octubre de 1652 confirmaba la intensa participación de los comerciantes neerlandeses en la economía insular barbadense durante los últimos diez años<sup>192</sup>. Como muestra de la importancia que revestía el comercio libre para los barbadenses, la primera solicitud que la asamblea de la colonia elevó a Searle, a comienzos de 1653, iba encaminada en esa dirección: en las transacciones sin restricciones<sup>193</sup>. Pero no prosperó.

De hecho, los mercaderes de las Provincias Unidas se convertirían en adelante en un objetivo primordial para el ejecutivo inglés, que trataría de deshacerse de sus competidores en las colonias. No olvidemos que la ley de navegación, ya aprobada, tenía entre sus objetivos minar la primacía neerlandesa en el comercio de redistribución. Las acciones en Barbados contribuyeron al deterioro que venían experimentando las relaciones entre La Haya y Londres, que culminaron con el estallido de la guerra en julio de 1652. En ese contexto de rivalidad comercial, la oligarquía mercantil dirigente no podía permitirse la pérdida de su trastienda imperial americana a manos de los neerlandeses. La trastienda imperial antillana no era indiferente a los ecos de los conflictos que acontecían en el corazón de la temprana economía-mundo. Pese al papel que se le ha atribuido a la aplicación de esta ley en el posterior estallido de la primera guerra anglo-neerlandesa (1652-1654), no se le ha de asignar una premeditada motivación belicista<sup>194</sup>. Entre los miembros de la clase dirigente inglesa había quienes todavía en 1651 barajaron la posibilidad de una alianza comercial con los neerlandeses que contemplase una política común de puertos francos y la cooperación mutua en las Indias Occidentales.

En la primavera de 1651 una delegación diplomática encabezada por el *Lord Chief Justice* Oliver St. John y sir William Strickland fue enviada a La Haya para discutir con los Estados Generales las propuestas de alianza y concertar un acuerdo que uniese a las dos *repúblicas de hermanos protestantes*<sup>195</sup>. En contra de los planes del ejecutivo inglés, la alianza con La Haya era una quimera debido a los intereses incompatibles que demostraron los comerciantes neerlandeses, a quienes no les interesaba compartir su posición ventajosa con los ingleses. Las negociaciones tampoco fueron llevadas con el tacto suficiente; los nuevos mercaderes coloniales

---

<sup>191</sup> BL Eg MS 2395, fols. 51v-52v; Pérez Tostado, 2011: 203.

<sup>192</sup> CSPC 1574-1660, Daniel Searle to the Council of State, Barbados, 8/10/1652.

<sup>193</sup> TNA CO 1/12/7-8, Barbados Assembly: John Bayes to the Committee for Foreign Affairs, 4/2/1653.

<sup>194</sup> Huet, 1719: 94, 96; Egerton, 1897: 62; Groenveld, 1987: 561; Israel, 1989: 199-201, 203, 229-230; Brenner, 2011 [1993]: 682-683. La ley de navegación de 1651 ha dado lugar a interpretaciones de lo más variopinto en cuanto al impacto que conoció su implementación. Wallerstein asegura que la aprobación de la ley de navegación condujo al momento de mayor peligro para la primacía de las Provincias Unidas en el ámbito mercantil mundial. Wallerstein, 2017 [1980]: 140, 143-144. Hay autores, como J. I. Israel y David Ormrod, para quienes la ley conoció un impacto limitado en el comercio neerlandés, aunque sin negar del todo que minase algunos de los pilares de la hegemonía de las Provincias Unidas, como su sistema de *entrepôts*. Israel, 1997: 310-311; Ormrod, 2003: 37, 41.

<sup>195</sup> TNA SP 25/16/53, 67, Council of State, Day's Proceedings, 21-24/1/1651.

ingleses eran conscientes de su inferior competitividad, ya que los neerlandeses ofrecían fletes a precios módicos, más competitivos, como también eran conscientes los ingleses de su desesperada posición a la hora de negociar. Este fracaso diplomático, sumado a las acciones en Barbados contra los comerciantes neerlandeses, abonó el camino a la guerra<sup>196</sup>.

Una rivalidad que reflejaba a su vez la batalla doctrina, librada con papel y tinta, acerca del dominio de los mares. Con motivos de la contienda, el Consejo le encomendó a Marchamont Nedham la traducción del tratado *Mare clausum*, de John Selden, para usarlo como base teórica legitimadora de los derechos de Inglaterra frente a las Provincias Unidas, pero también como réplica a los postulados grocianos. Nedham omitió la dedicatoria original a Carlos I, pero mantuvo la tesis central. Las autoridades republicanas la aplicarían no solo a los *narrow seas*, cuya soberanía pretendían sino también para reivindicar su soberanía y sus derechos comerciales en ultramar, lo que implicaba la erradicación de los competidores extranjeros —especialmente los intermediarios neerlandeses— de ellas<sup>197</sup>.

Aunque la guerra anglo-neerlandesa se libró eminentemente en las aguas europeas, hubo una vertiente americana que afectó a ese mundo de ultramar en plena gestación, lo que obligó al ejecutivo inglés a mantener un dispositivo naval en las Antillas. La pacificación del entorno antillano ocupó buena parte de los pensamientos del gobierno central, que heredaría Cromwell una vez instaurase su régimen personalista. Su proyecto imperial, que ya venía bosquejando de antes, necesitaría la colaboración de las pequeñas islas que ya controlaba, sobre todo de Barbados, para materializarse. En una misiva sin fecha dirigida a Oliver Cromwell cuando este ya era Protector, el conde de Carlisle, le rogaba al *Lord Protector* que considerase el bienestar material de la isla y de sus colonos, tan dependientes del comercio para la supervivencia de su modo de vida<sup>198</sup>. Pero también por el aprovechamiento económico que ofrecía esa isla gracias al azúcar, un bien del cual Barbados podía suministrar hasta 400.000 *short ctw.* de azúcar moscabado, lo que sería una interesante fuente de ingresos para financiar futuros aprestos navales<sup>199</sup>.

El gobernador Daniel Searle sabía sobradamente (así lo refleja su correspondencia) que el nuevo régimen suscitaba una repugnancia nada velada entre los barbadenses, ya que,

---

<sup>196</sup> Prestwich, 1950: 104-105; Groenveld, 1987: 555-557; Capp, 1989: 74-75, 78; Israel, 1989: 207-208; Brenner, 2011 [1993]: 668-669, 694; Ormrod, 2003: 34-35; Bruijn, 2011: 59-63.

<sup>197</sup> Armitage, 1992: 534; Sanz Camañes, 2022: 122-123.

<sup>198</sup> BL Eg MS 2395, To His Highness the Lord Protector of the Commonwealth of England, Scotland and Ireland, the humble petition of James, Earl of Carlisle, s.f., fols. 84r-85r.

<sup>199</sup> Cantidad equivalente a 18.000 toneladas, aprox. TNA CO 1/11/27, Governor Daniel Searle to the Council, Barbados, 4/9/1653. La unidad de peso *short ctw.* era la medida estándar utilizada en la Barbados de mediados del siglo XVII para las exportaciones de azúcar. *ASB*, 1654: 73. Ese mismo azúcar, una vez entraba en las aduanas de Londres, Bristol y Glasgow, era medido en *long ctw.*, el patrón estándar en la metrópoli, lo que puede inducir a una seria confusión. McCusker, 1973: 605-607. En los tiempos de la Inglaterra isabelina el azúcar moscabado se medía en *chests (c.)*. Flavin & Jones, 2009: 97.

transcurrido un año, el desencanto de parte de la población insular por lo que calificaban *prácticas tiránicas* no se había disipado del todo. Incluso desacreditaban la legitimidad del nuevo gobierno<sup>200</sup>. En todo caso, el descontento no trascendió más allá de una ira contenida por la resignación fruto de la impotencia, lo que demuestra que la postura mayoritaria, aunque no fuese entusiasta, tampoco entrañaba mayores peligros. Ni siquiera las noticias de la disolución de Parlamento en abril de 1653 implicaron riesgo alguno para la continuidad del gobierno de Searle, quien se limitó a confirmar su lealtad con el nuevo gobierno central<sup>201</sup>. Lo que más inquietaba a Searle en aquellos meses eran los rumores en torno a la supuesta presencia del príncipe Rupert en algunos parajes aledaños, pues se afirmaba que en octubre de 1652 se perdió su flota cerca de las Islas Vírgenes, víctima de un temporal mientras daba carena a sus barcos, lo que desvió su formación, obligándola a retornar a Europa<sup>202</sup>.

Algunos meses antes del golpe de Estado dado por Cromwell en abril de 1653, la marina republicana aún hubo de intervenir por última vez en la colonia de Antigua, donde la situación interna era confusa. Se siguió el mismo procedimiento en los casos anteriores y de nuevo hubo que recurrir a los servicios de Ayscue, aunque éste no pudo intervenir en la isla hasta el mes de abril de 1652, una vez doblegada la actitud rebelde de los barbadenses<sup>203</sup>. Para entonces, sin embargo, los colonos de esa isla aseguraron a Ayscue que ya tenían un representante parlamentario, el gobernador Christopher Keynell, quien no había sido designado para tal fin por el Parlamento, sino que oficiosa y falsamente se había arrogado la representatividad de dicha institución. Con el objeto de regular la situación política interna de la isla, Ayscue nombró gobernador a Keynell, habida cuenta de los hechos consumados, y obró de igual forma con Roger Osborne para Montserrat, Clemens Everard para San Cristóbal y Luke Stokes para Nieves. Años antes, en 1650, los colonos de estas dos últimas posesiones conquistaron la isla de Anguila<sup>204</sup>.

En general, la estrategia que siguió el Consejo de Estado entre 1649 y 1652 para asegurarse la lealtad de las posesiones de ultramar, con el asesoramiento de los nuevos mercaderes coloniales, fue una inteligente combinación de retórica persuasiva, presión política, comercial y militar. Se beneficiaba, además, del respaldo que le otorgaba la marina militar republicana y

---

<sup>200</sup> CSPC 1574-1660, John Bayes to the Council of State, 30/6/1652.

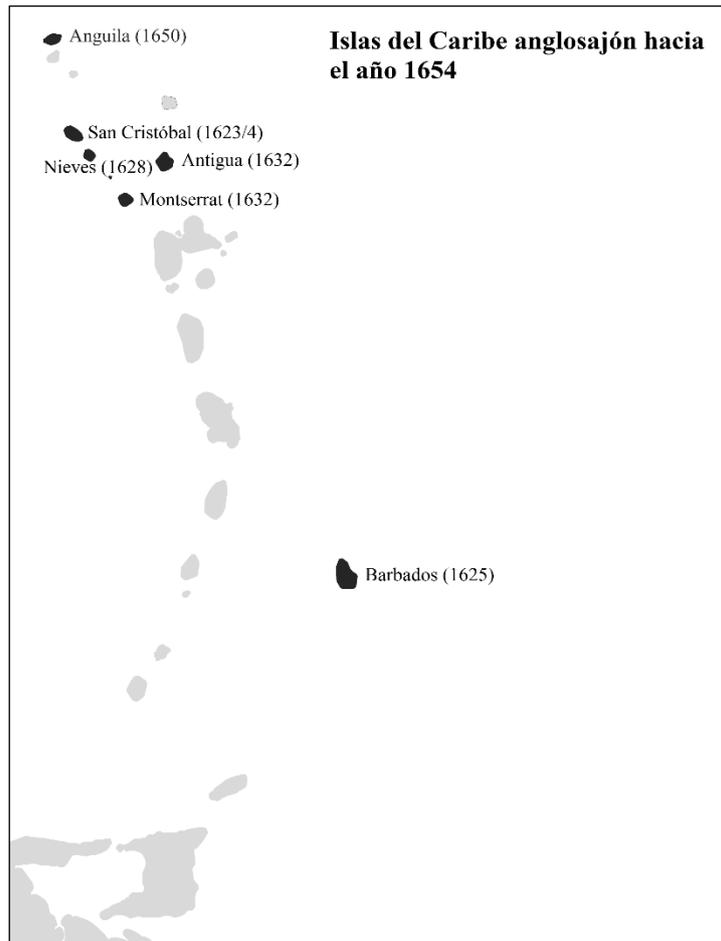
<sup>201</sup> TNA CO 1/12/22-25, Daniel Searle to the Council, Barbados, 18 y 28/8/1653; y así sucedió también en Virginia, CO 1/12/13, Samuel Matthews to the Council of State, Virginia, 28/5/1653.

<sup>202</sup> TNA CO 1/11/155v, Daniel Searle to the Council of State, Barbados, 30/6/1652 y 8/10/1652; BL Add MS 30307, Prince Rupert's Voyage to the West Indies, fol. 20rv; Newton, 1933: 209; Pestana, 2004: 108-109, 120.

<sup>203</sup> CSPC 1574-1660, Order of the Council of State, 27/12/1650; Letters and papers from George Ayscue concerning the business of Barbados, Antigua, St. Christopher's, and Nevis, 12/6/1652; Pestana, 2004: 110-111.

<sup>204</sup> Beer, 1959 [1908]: 365; Pestana, 2004: 111, 170-171. Oliver Cromwell corroboraría la posición de Keynell como gobernador de Antigua. BL Eg MS 2395, Draught of a commission for Christopher Keynell to be governor of Antego, Westminster Palace, 6/8/1656, fol. 60r. La Conquista de Anguila, en Martin, 1839: 102.

que servía como recordatorio de *quién* poseía la verdadera fuerza coactiva. El ejecutivo central lograba así una ventaja decisiva en sus negociaciones de rendición con los rebeldes realistas, en lo que indudablemente también intervenía el temor que suscitaba a los plantadores coloniales la perspectiva de un enfrentamiento militar directo que arruinase la isla y sus cosechas; al fin y al cabo, velaban por sus negocios<sup>205</sup>. Puede afirmarse que, en la antesala del *Western Design* el ejecutivo central inglés tenía bien asida su trastienda antillana.



**Mapa 2.** El Caribe anglosajón (1654). Elaboración propia.

El 31 de julio de 1654 el Parlamento confirmó la continuidad de Searle como gobernador de Barbados por tres años más<sup>206</sup>. Cromwell contó así con la base que necesitaba como trampolín para emprender la ansiada conquista de la América virreinal. Pero no es menos cierto que el régimen del Protectorado, a pesar de su carácter dictatorial, careció de los medios suficientes para hacer valer con absoluto rigor en las colonias de ultramar las disposiciones y leyes emanadas de su autoridad. Primero, porque las cuestiones domésticas obligaron a mantener una

<sup>205</sup> Estos hechos contradicen la afirmación de sir John Elliott (sin que sirva de precedente) de que el ejecutivo de Cromwell no interfirió en las cuestiones domésticas de los gobiernos coloniales insulares, 2006: 232.

<sup>206</sup> *Cromwell's Writings*, III: 390.

gran fuerza movilizada en las Islas Británicas que velasen por el frágil orden interno; segundo, porque desde 1655 el cometido prioritario en las aguas americanas fue la lucha contra los españoles, y a ese fin se destinaron los medios disponibles, por lo que no quedaba con qué ocuparse de los asuntos internos de las colonias. Por consiguiente, el cumplimiento de las leyes comerciales quedó relegado a un plano secundario. Así que, los líderes plantadores prosiguieron con sus prácticas mercantiles con toda la libertad que la distancia les proporcionaba, sin importarles demasiado infringir la legislación vigente<sup>207</sup>.

Los colonos nunca cejaron en sus reivindicaciones librecambistas, ni siquiera una vez con el proyecto del *Western Design* en marcha; más bien, consideraron que era la ocasión propicia para defender sus intereses, a sabiendas de que el régimen de Cromwell necesitaba de sus servicios para la campaña de conquista. Los mercaderes coloniales rogaron a Cromwell que extremase precauciones ante cualquier quebranto de las leyes por parte de los plantadores, con especial atención a los barbadenses<sup>208</sup>. La infiltración neerlandesa, no obstante, afectaba también a otras colonias. Bajo el gobierno del coronel Clement Everard, al frente de San Cristóbal, se les permitió a los neerlandeses el comercio con la isla, según testimonios de los mercaderes y plantadores del lugar, quienes acusaron al gobernador de enriquecimiento ilícito y malversación de fondos para la República<sup>209</sup>. Otro de los mayores escándalos por abuso de autoridad que se vivieron entonces involucró al gobernador Roger Osborne, de Montserrat, responsable del asesinato de Samuel Waad, un mercader de Topsham (Devonshire), que despertó una gran indignación entre los colonos<sup>210</sup>.

Como tampoco cesó en la segunda mitad de los años cincuenta el clima enrarecido de violencia que padeció el tráfico comercial en el Caribe, un fenómeno que fue de la mano de una creciente militarización a causa de la expedición del *Western Design* y de las posibilidades de romper hostilidades con los neerlandeses. En febrero de 1658, durante su singladura a Jamaica a bordo del *Marston Moor*, el capitán Myngs apresó en Barbados un grupo mercantes neerlandeses (no especifica el número), que infringían la ley, cinco de los cuales los llevó a Jamaica para examinarlos y comprobar su carga<sup>211</sup>. Era un reflejo de las dificultades que se encontró el

---

<sup>207</sup> Los propietarios coloniales insistieron con denuedo al Comité de Plantaciones para que aliviase las restricciones en materia comercial. BL Eg MS 2395, Minutes of the Committee of Foreign Plantations, 14/1/1657, 10-14/1/1661, fols. 113r, 289r; Pestana, 2004: 174.

<sup>208</sup> TNA CO 1/12/42, Petition of the merchants of London interested in trades to Barbados, ¿June? 1653.

<sup>209</sup> TNA CO 1/13/149, The Humble Petition of Merchants and Planters to the Council of State, s.l., s.f. [1658].

<sup>210</sup> TNA CO 1/12/77-78, *A True Remonstrance of the illegal proceedings of Roger Osborne (an Irish man) [...] with his Irish accomplices, against Samuel Waad the Younger of Topsham [...] upon the 1<sup>st</sup> day of May 1654*. Este afán por señalar el origen irlandés del gobernador y de sus presuntos cómplices nos hace sospechar si en la acusación contra él no mediaron otras motivaciones ajenas a enmendar un injusto proceder.

<sup>211</sup> TNA CO 1/13/116, Commissioners of the Admiralty and Navy to Robert Blackborne, s.l. [London], 31/7/1658.

régimen del Protectorado para aplicar de forma efectiva la jurisdicción en ultramar y que pudo haber prendido la llama de un conflicto armado.

El plan estratégico inglés para la campaña del *Western Design* contemplaría el despliegue permanente de 20-25 fragatas patrullando los derroteros del Caribe para interceptar cualquier convoy español en su singladura de ida a las Indias o regreso a España. Los barcos necesitarían abastecerse con regularidad para garantizar el rendimiento de la gente de mar y guerra que servía a bordo, así como demandarían pertrechos navales (cordaje, jarcia, lienzo, brea, alquitrán, mástiles, etc.) y suministros para artillería que habrían de transportarse desde la propia metrópoli y debidamente almacenarse en los enclaves antillanos. Asimismo, estas islas servirían para articular por medio de bajeles menores, como pequeños bergantines, un sistema de comunicaciones y avisos entre las diferentes secciones que compusiesen el despliegue naval inglés en las Antillas y así garantizar la coordinación entre los distintos mandos involucrados en las operaciones<sup>212</sup>. Es comprensible, por lo tanto, que al ejecutivo central le interesase la obediencia de todos los enclaves caribeños, pues de lo contrario la estrategia naufragaría.

Con todo, el clima de enrarecimiento que afectó al ámbito caribeño no respondía exclusivamente a la militarización que trajo consigo la política imperial de Cromwell, sino que debía sus orígenes a las tensiones sociales que estaban enraizando a la sazón en el mundo atlántico anglosajón y que también guardaban relación con las convulsas dinámicas internas que afectaban a las Islas Británicas. Nos referimos a manifestaciones de conflictividad que emanaron de fenómenos contemporáneos: los reos enviados a las plantaciones para ocuparse en trabajos forzados. Eran de procedencia de lo más variopinta: muchos de ellos, monárquicos que se habían levantado en armas contra Cromwell, católicos irlandeses reducidos a la servidumbre y los alborotadores o simples indeseables a ojos de la sociedad. A ellos se les fue sumando otro grupo en pleno auge: el de los esclavos africanos enviados a las plantaciones de azúcar de Barbados y otras islas antillanas para afrontar los trabajos más ingratos y mortificantes de aquella empresa que tanto lucro rendía a unos pocos plantadores. Esta presencia de mano de obra forzada trajo consigo otros fenómenos asociados que se erigirían en auténticas señas de identidad de ese mundo cambiante y tumultuoso que fue el Caribe de la segunda mitad del siglo XVII: el cimarronaje, los amotinamientos y rebeliones armadas, el crimen organizado. En definitiva, los efectos colaterales de los perdedores del capitalismo<sup>213</sup>.

---

<sup>212</sup> *TSP*, IV: 40; BL Eg MS 2395, Considerations for the more convenient supplying of his Highness affairs in the West Indies, s.f. fols. 96r-98r; Overtures touching the West Indies, s.f., fol. 99v; Considerations for the better carrying on of the design in the West and the ordering our fleet for the intercepting the Spanish fleets in their going from Spain to the Indies, and in their return thence for Spain, as follows, s.f., fols. 101r-102r.

<sup>213</sup> James, 1994: 20; Pestana, 2004: 201-204, 208-210.

Dejando a un lado esta conflictividad social y de las infracciones de las leyes comerciales en que incurrían los poderes locales de las plantaciones, puede afirmarse que desde finales de 1652 las posesiones ultramarinas se encontraban afianzadas bajo la férula del régimen revolucionario establecido en Londres. Nos incumbe en tanto que forjó la realidad más inmediata en la que se llevó a efecto la campaña antillana contra los dominios españoles en la región. Un esfuerzo que abrió asimismo la puerta a ensayar la operatividad de la marina militar en un escenario tan distante y proporcionó un tanteo inicial de los desafíos logísticos que podría esperarse de cara a las futuras operaciones militares contra los españoles. El terreno ya se encontraba abonado para acometer la primera fase del *Western Design*.

#### **2.4. *God's Instrument*: una marina militar de nuevo modelo para la República**

La marina militar sería utilizada por Oliver Cromwell como el instrumento de Dios para revertir las consecuencias derivadas del descubrimiento de América y *enmendar* el orden político y religioso americano posterior a 1492, pero esta vez acorde a lo que Cromwell, en su interpretación providencialista del devenir histórico, entendía como *verdadera voluntad del Señor*. Bajo el régimen nacido del proceso revolucionario inglés se presenció el mayor salto cualitativo jamás experimentado por el arma naval inglesa hasta entonces, ya que el buen desempeño de la marina isabelina careció de continuidad en su sucesor. No obstante, en lo concerniente al *cuerpo físico* (los barcos) de la marina republicana, este debió su base al impulso que la administración regia carolina trató de insuflarle a la industria naviera militar.

##### **2.4.1. El cuerpo administrativo y la oficialidad naval**

Los tumultos en el Parlamento que se registraron en enero de 1642 tuvieron su reflejo en la *Royal Navy* en los episodios de motines generalizados que se vivieron en los meses de primavera y verano. Después de que el Parlamento nombrase *Lord High Admiral* a Warwick, a inicios de julio de 1642<sup>214</sup>, miles de marineros se unieron a la recién creada marina de guerra parlamentaria; entretanto, Warwick emplazó a los oficiales de marina que aún no se habían posicionado a que se plegasen ante el Parlamento o se retirasen. El rey, por su parte, consideró a los oficiales caballeros —*gentlemen officers*— de cierta veteranía, como Pennington, para las reducidas fuerzas de mar que aún le eran fieles<sup>215</sup>. En el bando parlamentario lo que se presenció fue la consolidación de una alianza tácita, materializada en la década anterior, con los oficiales

---

<sup>214</sup> *AOI*, July 1642: 12; *LJ*, IV: 645. El conde de Northumberland, en vista de la quiebra del orden en el seno de la marina, se retiró alegando problemas de salud resultantes de su proveya edad, y sus derechos como *Lord High Admiral* le fueron revocados. Baumber, 1996: 399.

<sup>215</sup> Los oficiales designados para comandar la flota parlamentaria, en Kennedy, 1960: 181-182, 191-193, 198.

de la flota mercante, los agentes de la guilda *Trinity House*<sup>216</sup>, la comunidad marítima del Támesis, así como la oligarquía mercantil de la *City*. El monarca fracasó en asegurarse la lealtad y soporte de estos sectores, donde cabe situar el punto de arranque de la futura marina militar republicana e instrumento encargado de ejecutar el designio imperial de Cromwell<sup>217</sup>. En el verano de 1642, con el estallido de la Guerra Civil, la mayor parte del personal de la marina de guerra, incluidos los oficiales, se alineó con el Parlamento (Anexo 2.1.).

Puesto que este no es lugar para abordar el desempeño de la marina militar parlamentaria durante la Guerra Civil<sup>218</sup>, nos ceñiremos a las transformaciones de índole administrativa que configuraría la futura marina militar republicana; en los años de la guerra —y particularmente en las horquillas de 1641-1642 y 1648-1650— se emprendió al desmantelamiento de la antigua administración naval monárquica y su sustitución por una nueva armazón que heredaría la República<sup>219</sup>. En el verano de 1642 el Parlamento recompuso los cuadros superiores de la administración naval —los *principal officers*— a conveniencia y sin cortapisas externas. Esto incluía también a las autoridades encargadas de la gestión de los astilleros de la Corona, ahora bajo el control del Parlamento. De entrada, hay que saber que los dos organismos axiales que articulaban la administración naval eran el Almirantazgo y la Junta o Comité de Marina (*Navy Board* o *Navy Committee*).

Las responsabilidades ejecutivas y directivas correspondían al Almirantazgo, cuya remodelación se acometió en 1642. El mando supremo del conjunto de las fuerzas navales se encontraba bajo la autoridad del *Lord High Admiral*, quien también era la cabeza de la corte suprema —*High Court Admiralty*— y consultaba directamente con el monarca cualquier cuestión general concerniente a la política naval. El titular de este puesto, como puede observarse, de suma responsabilidad, contaba con la asesoría de los oficiales de marina profesionales, a los que podía designar para los puestos que estimase oportuno. En la estructura administrativa naval

---

<sup>216</sup> *Corporation of Trinity House*: corporación fundada por *royal charter* en 1514, aunque se especula con que ya funcionaba a modo de guilda de marineros desde el siglo XIII. Esta institución se encargaba de regular y gestionar el conjunto de la comunidad marítima inglesa; también de infraestructura portuaria, como faros, fanales, balizas y boyas. BNE Mss. 8687, fol. 16r; Ashley, 1962 [1934]: 10; Harris, 1969: 398; Friel, 2003: 101.

<sup>217</sup> Una síntesis de la división que aconteció en el seno de la *Royal Navy* en el primer semestre de 1642 puede leerse en Clowes (ed.), 1897, vol. 2: 76-77; Dewar, 1926: 406-430; Kennedy, 1962: 276-278; Brenner, 2011 [1993]: 489; Harding, 1995: 59-61. Harding advierte de las dificultades a la hora de trazar las lealtades individuales, pues los registros históricos principalmente nos ofrecen la postura adoptada por los grandes nombres, mientras que la historia *desde abajo*, es decir, la de los estratos inferiores de la marina, está todavía huérfana de un estudio propio. Lo más plausible es que la mayor parte de la marinería se mantuviese fiel a sus oficiales superiores más inmediatos, habida cuenta de los lazos de liderazgo que se articulaban en el seno de la comunidad marítima. *Ibid.*: 61.

<sup>218</sup> Cuestión que ha recibido una generosa atención entre los especialistas anglosajones tanto del ámbito académico como del militar. Nos limitaremos a citar una pequeña muestra: Clowes (ed.), 1897, vol. 2: 77-81; Richmond, 1953; Powell, 1962; Andrews, 1991: 184-202; Harding, 1995: 62-66.

<sup>219</sup> Dewar, 1926: 406-430; Baumber, 1996: 398-408.

concurrían otros organismos, supeditados al *Lord High Admiral*, que asumían competencias más específicas bajo las órdenes del titular del Almirantazgo, como el grupo de oficiales permanentes que conocemos como *Navy Board* o, a partir de 1643, *Navy Commission*<sup>220</sup>.

El comité naval (*Navy Committee*) se ocupaba de gestionar las finanzas navales y administrar todos los asuntos atinentes al presupuesto de la marina militar, lo que incluía las emisiones de numerario a la tesorería naval; a partir de 1645, también el control de las aduanas, labro que desempeñaría hasta la disolución del Parlamento en abril de 1653<sup>221</sup>. De la gestión del conjunto de la infraestructura portuaria y auxiliar (astilleros, muelles, careneros, almacenes navales, fábricas auxiliares etc.), labores de apresto, construcción, mantenimiento, compra y alquiler de barcos, reclutamiento de la marinería para las tripulaciones, inclusive el pago y abastecimiento de la gente de mar, así como el resto de cuestiones logísticas ordinarias, se encargaba una junta de comisarios o inspectores navales (*Navy Commissioners*), quienes asumían funciones de *principal officers*.

El 15 de septiembre de 1642 fueron designados doce inspectores para dichas tareas; las más relevantes: auditor (*comptroller*), supervisor o inspector general (*surveyor*) y superintendente naval (*Clerk of the Navy*), responsable de la intendencia y del procesamiento de los contratos y demás documentación oficial que generaba este organismo, lo incluía la esencial tarea del aprovisionamiento, asumida por uno o varios proveedores (*victuallers*), que adquirirían los bastimentos a un precio fijo estipulado<sup>222</sup>. En general, el armazón administrativo naval resultó funcional, lo que explica que sufriese pocas alteraciones durante la Guerra Civil. Acaso el cambio de más importancia que hayamos de reseñar sea la destitución de Warwick el 12-15 de abril de 1645, cuando sus funciones le fueron transferidas a un comité de dieciocho miembros (*Committee of Lords and Commons for the Admiralty and Cinque Ports*) hasta 1648<sup>223</sup>.

---

<sup>220</sup> Para profundizar, véase Dewar, 1926: 413; Kennedy, 1962: 276-277; Baumber, 1996: 398; Rodger, 2006: 33.

<sup>221</sup> De ahí que también se conozca como *Committee of the Navy and Customs*. Los comisionados de las aduanas fueron dados de baja el 21 de febrero de 1645, sustituyéndoseles por cinco inspectores. *LJ*, VII: 221. El *Navy Board* o *Navy Committee* formaba parte del organigrama de gobierno del Parlamento, y no ha de ser confundido con los *Navy Commissioners* (1642-1660) ni con el *Committee of the Admiralty and Navy* (1649-1652). Oppenheim, 1988 [1896]: 241-242, 287; Dewar, 1926: 408; Aylmer, 1973: 40; Harding, 1995: 62; Baumber, 1996: 399; Rodger, 2006: 33.

<sup>222</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 287-288; Baumber, 1996: 398. Los doce inspectores navales: Henry Vane Jr., Giles Green, John Rolle, Samuel Vassall, Alex y Squire Bence, William Batten, Phineas Pett, Richard Cranley, John Norris, Roger Tweedy y John Hollond, con potestad para ejercer cuantos cometidos les correspondiesen según el cargo. *AOI*, September 1642: 27, 73, 264; Dewar, 1926: 417-418; Baumber, 1996: 400; Rodger, 2006: 33.

<sup>223</sup> Warwick fue forzado a dimitir por medio de una *Self-Denying Ordinance*. Kennedy, 1962: 278-279; Baumber, 1996: 402-403. El comité de dieciocho miembros estaba conformado por: Northumberland, Pembroke & Montgomery, Robert de Essex, Warwick, Lord Saye & Seale, Dudley Lord North, Denzil Holles, Walter Earle, Christopher Wray, Phil Stapleton, John Evelyn Jr., John Seldon, Thomas Eden, Bulstrode Whitelock, Giles Green, John Lisle, John Rolle y Alexander Bence. Esta comisión también asumió las responsabilidades del *Lord Warden of the Cinque Ports*. *AOI*, April 1645: 669; *CJ*, IV: 102, 108, 111-112, 118-119, 125, 142-144, 296-297, 388, 734; V: 355, 476. Para profundizar más, véase: Kennedy, 1962: 279-281, 284-285; Baumber, 1996: 403-404.

Dicha funcionalidad puede explicarse, al menos en parte, por los desvelos del bando parlamentario en gestionar adecuadamente sus fuerzas navales y atender los requerimientos de sus oficiales y marineros. La disponibilidad de una potente marina que dominase las conexiones marítimas implicaba una importante ventaja sobre las fuerzas de Carlos I, a las que podía privar de asistencia externa, ya fuese en tropas, suministros o numerario<sup>224</sup>. También suponía una diversificación de recursos con los que superar situaciones militares adversas, como el socorro por mar de las plazas litorales cercadas por las tropas del rey y la defensa de las líneas de abastecimiento marítimo, amenazadas por corsarios leales a la Corona. Que todo eso fue posible se debió a la superioridad estratégica que desde el principio le proporcionó la marina militar a la causa parlamentaria<sup>225</sup>. La evaluación general del rendimiento de la marina parlamentaria en la Guerra Civil arroja un balance optimista.

Las principales alteraciones que experimentó la administración naval acontecieron en el período de 1647-1649, cuando al derrumbe del partido presbiteriano siguió la llegada al poder *manu militari* de la coalición de independientes y radicales y la instauración de la República. A dicha fractura política en el seno del bando parlamentario no fue ajena (no podía serlo) la propia administración naval. Quedó de manifiesto cuando el prestigioso comandante en jefe de la flota, William Batten, perdió la confianza del mando político por su adhesión al presbiterianismo. En octubre de 1647 fue cesado y sustituido por Thomas Rainsborough, lego en asuntos navales<sup>226</sup>, pero adepto a la nueva facción dominante, a quien se le otorgó el mando de la flota de verano. Un movimiento con el que los radicales políticos buscaron la manera de ganar influencia en la marina de guerra, pero torpe, en tanto que contribuyó a encender el polvorín, habida cuenta del recelo que concitaban tanto Rainsborough como los demás oficiales noveles designados por los independientes, pues eran ajenos al mundo naval<sup>227</sup>.

Esto era la superficie. Mediaban dolencias más profundas que habían conducido a un clima de resentimiento generalizado en la marina; la comunidad marítima se había convertido en un terreno feraz para la propalación de las ideas presbiterianas, cuyo bastión principal se encontraba en el personal de la *Trinity House*. Existía entre los marineros un fuerte espíritu

---

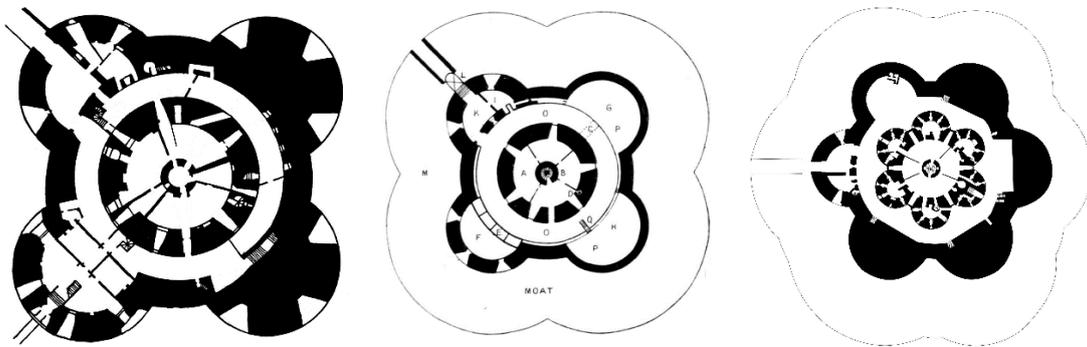
<sup>224</sup> Carlos I se sirvió de los puertos flamencos, como Ostende, Dunkerque y Nieuwpoort para organizar los armamentos corsarios contra la navegación comercial del Parlamento. AGS Est leg. 2523, Relación de las fragatas de guerra de esta villa de Dunquerque que navegan por la Majestad de la Gran Bretaña y tienen su residencia ordinaria en Ostende. Un recurso efectivo, pero que puso en un compromiso a los agentes españoles y al propio Cárdenas con las autoridades parlamentarias. *AOI*, May 1645: 682; *LJ*, VII, 361-362; AGS Est leg. 2523, Carta de Alonso de Cárdenas a SM, Londres, 30/7/1645, visto en la reunión del Consejo de Estado, Madrid, 22/9/1645.

<sup>225</sup> Harding, 1995: 63-67; Brenner, 2011 [1993]: 490-491; Friel, 2003: 123-125.

<sup>226</sup> En el nombramiento de Rainsborough se querido ver la mano de Cromwell, lo cual es poco verosímil, dado el desinterés de este por la marina. Dewar, 1926: 414. Acerca de Batten, véase Kennedy, 1960: 195-196; 1962: 279.

<sup>227</sup> *DCW*, núms. 305-307; Capp, 1989: 15-17, 26-27; Harding, 1995: 67; Baumber, 1996: 404.

corporativista y gregario que compelmía a la colaboración, a los lazos de solidaridad entre ellos ante lo que se percibía como potenciales amenazas externas —en este caso, los independientes y radicales políticos, así como el mando del NMA—. Todo ello, por si no bastase, se veía complementado por el malestar, no exento de cierto desengaño, que se había extendido entre las tripulaciones al comprobar que sus condiciones materiales de servicio no habían mejorado sustancialmente desde que servían al Parlamento. La falta de fondos que acusaba la marina de guerra y las cada vez más exigentes necesidades presupuestarias (especialmente en los astilleros) condujeron a retrasos imperdonables en el abono de los pagos para la marinería, y a un deterioro de las condiciones del servicio a bordo<sup>228</sup>.



**Fig. 8.** De izquierda a derecha, planta de los fuertes de Walmer, Sandown y Deal, donde triunfaron los motines de la marinería. Fuente: Rutton, 1898: 26-27.

El terreno estaba abonado para la rebelión, que estalló el 27-28 mayo de 1648 en las bases navales del condado de Kent, donde se registraron amotinamientos entre la marinería de los navíos allí apostados. Los marineros amotinados se hicieron con el control de los fuertes de Walmer, Sandown y Deal, que velaban por la seguridad de las bases navales cercanas, así como de los seis navíos de guerra fondeados en Deal<sup>229</sup>; en Harwich, el antepuerto de Ipswich, se vivieron los mismos acontecimientos en tres navíos, a los que se unieron otros tres más. Para junio, el motín se había extendido a 18 navíos de los 39 que conformaban la guardia estival. Once de ellos, comandados por Batten, dejaron Inglaterra para unirse a la resistencia del Príncipe de Gales en el exilio, resguardándose en los puertos de las Provincias Unidas<sup>230</sup>.

<sup>228</sup> Clowes (ed.), 1897, vol. 2: 79-80; Harding, 1995: 68.

<sup>229</sup> BL TT E 667/36, *A Declaration of the Navy*, 28/5/1648; CSPD 1648-1649, Proceedings at the Committee of both Houses, Derby House, 28/5/1648; DCW, núms. 333-340; Warburton, 1849, III: 249-250; Dewar, 1926: 413-414 Capp, 1989: 15-41.

<sup>230</sup> Harding, 1995: 67. Para la desafección de Batten, CSPD 1648-1649, The Committee of both houses to the Lord Admiral, Derby House, 5 y 10/6/1648; CSPV 1647-1652, 28/154-155, 157-158, 160-161, 163-165, Michiel Morosini, Giovanni Battista Nani and Alvise Contarini to the Doge and Senate, 7-31/7/1648.

Los navíos que en junio de 1648 se pasaron a la causa del Príncipe de Gales fueron: *Swallow*, *Constant Reformation*, *Convertine*, *Antelope*, *Satisfaction*, *Constant Warwick*, *Blackmoor Lady*, *Hind*, *Crescent*, *Roebuck* y *Pelican*. Tres de ellos, el *Satisfaction*, el *Constant Warwick* y el *Hind*, regresarían a las filas del Parlamento casi de inmediato. Así procedió la tripulación del navío *Truelove*, capitaneado por John Sherwin, que se había declarado en rebelión al margen de los otros. El plan del partido monárquico era organizar la resistencia desde la costa neerlandesa<sup>231</sup>. El Consejo de Estado, para tratar de restaurar el orden, cesó a Rainsborough, demasiado radical para la marina<sup>232</sup>, a quien se devolvió a las tropas terrestres, y restituyó a Warwick en el cargo de *Lord High Admiral* el 30 de mayo, confiando en que su prestigio y buena consideración entre los marineros aplacasen los ánimos<sup>233</sup>.

Warwick contuvo la rebelión, pero no la suprimió por completo. Se restauró el orden en los *Device Forts* y en las bases navales de Kent y Essex, pero se escapó la mayor parte de la fuerza rebelde bajo el mando de Batten. Este, en tanto que presbiteriano, confrontó con los otros oficiales leales al rey —en su mayoría *cavaliers*— y perdió su autoridad, que le fue transferida al duque de York y más tarde al príncipe Rupert del Rin. Tras una fallida incursión sorpresiva sobre el Támesis, la flota de Rupert se resguardó en Hellevoetsluis, donde sería bloqueada por las fuerzas navales de Warwick hasta noviembre de 1648<sup>234</sup>. Una vez el desgaste y meteorología adversa lo obligaron a retirarse a Inglaterra, Rupert vio el camino expedito para escapar a Irlanda, desde donde proseguir su hostigamiento a la marina mercante republicana<sup>235</sup>.

El amotinamiento general de la marinería no trascendió, y no por la pericia de Warwick como por los errores cometidos y las oportunidades perdidas por los monárquicos, aunque tal vez la principal explicación resida en la ausencia de un sincero compromiso de base con los principios de la monarquía. A pesar de lo cual, la marina militar se había convertido a ojos de los dirigentes republicanos del partido independiente en un repositorio de *indeseables*, así que decidieron remediarlo mediante una *remodelación* —una gran purga— del aparato naval en su totalidad. Labor en la que colaboraron los mercaderes afines al régimen republicano.

---

<sup>231</sup> CSPD 1648-1649, Charles Prince of Wales to the Mayor and Corporation of Kingston-upon-Hull, 27/7/1648: 216; Warburton, 1849, III: 251; Clowes (ed.), 1897, vol. 2: 79-80; Capp, 1989: 23-24, 27-29, 32.

<sup>232</sup> BL TT E 405/8, Giles Green, *A Declaration in vindication of the Honour of the Parliament and of the Committee of the Navy and Customs. Concerning the managing of the Navy and Customs, Excise of Flesh and Salt and other Receipts*, printed for Lawrence Blaiklock, 1/9/1647.

<sup>233</sup> CSPD 1648-1649, Proceedings of the Committee of both Houses; to the Lord Admiral Warwick], Derby House, 29/5/1648: 86-87; AOI, May 1648: 1.144; *LJ*, X: 297; Dewar, 1926: 414-415; Baumber, 1996: 405.

<sup>234</sup> CSPD 1648-1649, Committee of the Navy to the Commissioners of the Navy, 17/11/1648: 375; *DCW*, núm. 359; Warburton, 1849, III: 252-253; Clowes (ed.), 1897, vol. 2: 80-81; Capp, 1989: 33-40.

<sup>235</sup> CSPD 1648-1649, The Committee of both Houses to the Lord Admiral, Derby House, 1/12/1648: 337, *CJ*, VI: 79-80; *LJ*, X: 596; Oppenheim, 1988 [1896]: 303; Capp, 1989: 40; Harding, 1995: 69, 72. Una prolija relación del itinerario seguido por Rupert, en: Warburton, 1849, III: 256-266, 279-298.

En diciembre de 1648, meses antes de la instauración formal de la República, los mercaderes implicados se reunieron en un comité extraordinario para cooperar con el *Navy Committee* en cuestiones de índole financiera, lo que les valdría una futura posición de influencia para controlar *de facto* la administración naval<sup>236</sup>. En la misma dirección presionó el alto mando del NMA, a finales de noviembre, pocos días antes del golpe de Pride en el Parlamento, cuando en una circular instaron a los mandos navales a que se alineasen con el ala política independiente y radical, aceptando así los principios recogidos en una reciente amonestación. Dentro de los cuadros superiores e intermedios de la oficialidad naval el presbiterianismo político gozaba de mucha aceptación, por lo que tardaron en pronunciarse, y solamente algunos pocos radicales lo hicieron con entusiasmo a favor del mando supremo del NMA<sup>237</sup>.

Quienes no se adhirieron al partido independiente o simplemente se mantuvieron de perfil pasaron a convertirse en sospechosos de deslealtad y potenciales agentes subversivos, por lo que cayeron víctimas de la purga de una u otra forma. Incluso Warwick, quien contuvo el motín, fue defenestrado del puesto de almirante, el 23 de febrero de 1649<sup>238</sup>, y sustituido, el 12 de marzo, por un triunvirato de personas de probada confianza a las que designó el propio Consejo de Estado: Henry Vane Jr., Valentine Walton y el munícipe Rowland Wilson<sup>239</sup>. Otro triunvirato se encargó del mando combativo, que se le entregó en comisión a tres *generals-at-sea* — Edward Popham, Richard Deane y Robert Blake— para la guardia naval de verano; cada uno de ellos disfrutaría de gran autonomía y margen de maniobra<sup>240</sup>.

El principal bastión del presbiterianismo político en la administración naval, la *Trinity House*, no podía escapar a una exhaustiva investigación por las autoridades del *Rump*, tras lo cual se procedió a su purga el 23 de febrero de 1649<sup>241</sup>. Los restantes órganos administrativos,

---

<sup>236</sup> Capp, 1989: 46-52; Harding, 1995: 70; Rodger, 2006: 34. Los integrantes de dicho comité procedían de la nueva oligarquía comercial y colonial y de los intérlopes. El 15 de diciembre de 1648 fueron llamados William Pennoyer, Maurice Thomson, William Berkeley, Samuel Moyer, William Willoughby y John Fowke para cooperar con el comité naval. *CJ*, VI: 97; Cogar, 1983: 36; Brenner, 2011 [1993]: 617-619.

<sup>237</sup> *Clarke Papers*, II, «Circular letter sent to the commanders at sea», Windsor, 28/11/1648: 62. Una carta similar, del 25 de noviembre, en *LJ*, X: 614; Capp, 1989: 43-44.

<sup>238</sup> TNA SP 25/87/18-19, Order in Parliament revoking the appointment of Robert Earl of Warwick as Lord High Admiral and Lord Warden of the Cinque Ports, Westminster, 23/2/1649. Pese a la enardecida defensa que publicaron por escrito 22 capitanes que sirvieron a las órdenes de Warwick, este no pudo evitar su destitución. Su desempeño frente a Rupert no satisfizo a Derby House, donde se le criticó por su excesiva parsimonia y cautela. Pero lo cierto es que Warwick no se mostró entusiasta con la purga de Pride ni con el radicalismo político, así como desaprobaba el juicio a Carlos I (del cual no formó parte). Este choque de pareceres le llevó a fricciones con Oliver Cromwell que pudieron motivar su caída en desgracia. Capp, 1989: 40, 43-45.

<sup>239</sup> CSPD 1649-1650, Sir Henry Vane, Colonel Walton and Alderman Wilson to be a committee to carry on the affairs of the Admiralty and Navy, Derby House, 12/3/1649; Capp, 1989: 46-47.

<sup>240</sup> *AOI*, February 1649: 17; *CJ*, VI: 138; Dewar, 1926: 415; Rodger, 2006: 34, 43.

<sup>241</sup> Los agentes que dirigían la *Trinity House* fueron cesados y reemplazados por un comité adepto al nuevo régimen, de cuyos miembros destacamos a los empresarios Maurice Thomson y Samuel Moyer, al *general-at-sea* Richard Deane y al inspector naval Thomas Smith. *CJ*, VI: 160; Capp, 1989: 49-50.

como el comité naval (*Navy Committee*), las oficinas aduaneras (*Customs*) y especialmente el cuerpo de los inspectores navales (*Navy Commissioners*) capitularon de igual modo. La disidencia que pudiese existir en cualquier de ellos fue suprimida sin vacilaciones, tras lo cual se situaron al frente a persona de perfil acorde al radicalismo político, como Henry Vane Jr., Miles Corbett, Gregory Clement y el citado Valentine Walton<sup>242</sup>. Por lo que respecta a la purga de los arrendatarios de las aduanas y los inspectores navales, brevísimamente se los reemplazó, entre el 16 de enero y el 13 de marzo, por el *Committee of Merchants for regulating the Navy and Customs*, creación *ad hoc* y de carácter temporal<sup>243</sup>.

Las transformaciones que operaron en el seno de la marina militar entre 1642 y 1650 condujeron a una profunda regeneración de su componente humano que se extendió al resto de la administración naval. Las modificaciones que siguieron al gran motín naval de 1648, aunque transitorias, duraron o suficiente como para purgar el cuerpo administrativo de elementos poco deseables. El 13 de marzo el triunviro Walton requirió al Parlamento que se prescindiese del *Committee of Merchants* y se transfiriese sus atribuciones a los nuevos comisarios navales, ahora personas de confianza y recomendadas por las autoridades políticas, a quienes le dieron el visto bueno los Comunes el 16 de febrero de 1649<sup>244</sup>.

Más problemático resultaría el caso del triunvirato en el Almirantazgo, que sí se reveló defectuoso. Las atribuciones *del Lord High Admiral* le fueron transferidas al Consejo de Estado el 13 de febrero de 1651, y el 26 de junio se presentó un informe mediante el cual se aconsejaba que las competencias correspondientes quedasen en manos de un nuevo comité delegado. Entre enero de 1649 y diciembre de 1652 concurrieron hasta seis comités al frente de la oficina del Almirantazgo, que en total integraron 47 miembros, con todas las dificultades de coordinación que ello comportaba por su excesivo abigarramiento; suponía una ralentización de los trámites y una mayor exposición a constantes reemplazos entre quienes lo integraban, que las más de las veces respondían a una afinidad ideológica que a una auténtica capacitación profesional<sup>245</sup>.

---

<sup>242</sup> El control de las aduanas le fue confiado a un prominente empresario londinense Stephen Estwicke, quien tenía autorización para eliminar a todo agente aduanero sospecho de subversión. *Ibid.*: 50.

<sup>243</sup> Entre sus integrantes, también llamados *regulators*, encontramos a Thomas Andrews, William Barkeley, Maurice Thomson, Richard Shute, William Willoughby, William Pennoyer, Sam Pennoyer, Stephen Estwicke, John Hollond, John Langley, Richard Hill, Robert Thomson, James Russell, Samuel Moyer, Jonathan Andrews, Richard Hutchinson. *AOI*, January 1649: 1.257-1.260; *CJ*, VI: 119; Brenner, 2011 [1993]: 618; Rodger, 2006: 34, 51.

<sup>244</sup> Los inspectores navales: Robert Thomson (hermano de Maurice), John Hollond (también como *surveyor*), William Willoughby (quien desempeñaría sus funciones en Portsmouth), Peter Pett (perteneciente a la dinastía de los Pett, de Chatham), Thomas Smith; a la muerte de Willoughby, en 1651, se elegiría como sucesor a Robert Moulton, y tras su muerte, en 1652, a Francis Willoughby, hijo de William. Estos inspectores presentaban recomendaciones al *Navy Committee* para las plazas vacantes. *CJ*, VI: 144; Dewar, 1926: 420; Capp, 1989: 49; Rodger, 2006: 43.

<sup>245</sup> Dewar, 1926: 415-416. Esta falta de verdaderos profesionales la hizo notar sir Henry Vane Jr. en 1651, quien solicitaba una reforma; advocaba por una plantilla más reducida, pero compuesta por personas de perfil técnico más elevado y con conocimientos en tareas de gestión. Capp, 1989: 47.

Las siguientes transformaciones administrativas en la dirección de la marina militar se vieron precipitadas por dos factores: 1) la deriva imperialista que ciertos líderes, integrantes del núcleo radical de nuevos mercaderes coloniales, imprimieron a la política exterior inglesa por medio de la fuerza naval, más agresiva y audaz; 2) las derrotas resultantes de la contención armada que dichos *halcones* impulsaron contra las Provincias Unidas. La política de fuerza que con tanto éxito se empleó contra los remanentes realistas y los corsarios en 1649-1652, en cambio, encontró una fuerte resistencia contra una potencia naval como las Provincias Unidas en el curso de la primera guerra (1652-1654). El fiasco de Blake en Dungeness, el 10 de diciembre de 1652, tuvo consecuencias en la remodelación del comité del Almirantazgo y una auditoría para penalizar a los responsables de esa derrota<sup>246</sup>.

El 14 de julio fue organizado el nuevo comité de comisarios, tras el cese de Thomas Chaloner y de su círculo próximo, reemplazados por seis comisarios, también *halcones*, radicales de línea dura y nuevos mercaderes coloniales. Se encargarían de reorganizar la marina y planificar una nueva estrategia, en lo cual se cooperaría con los generales en campaña, quienes también ganarían más influencia como comisarios del Almirantazgo. No podemos asegurar que fuese directamente debido a estos cambios, pero lo cierto es que el curso de la guerra cambió a favor del bando inglés; se resolvieron los problemas del abastecimiento de las flotas y la acumulación de atrasos en los pagos; por último, se articuló una relación de cooperación más cercana entre los mandos navales<sup>247</sup>.

La disolución del *Rump Parliament* por Cromwell en abril de 1653, sin embargo, condujo a más cambios en la cabeza organizativa de la marina militar. Los disidentes fueron apartados o forzados a hacerlo *voluntariamente*: George Thomson y James Russell fueron defenestrados, Vane dejó Londres, a Langley se lo apartó por enfermedad, mientras que Salwey, crítico con Cromwell, abandonaría sus tareas poco a poco. Ello implicó una reestructuración de los cuadros del Almirantazgo en julio de 1653, cuya titularidad seguiría en comisión hasta la Restauración de 1660<sup>248</sup>. Los mercaderes coloniales —implicados en la guerra corsaria y la

---

<sup>246</sup> Dewar, 1926: 416; Aylmer, 1973: 40; Capp, 1989: 156; Rodger, 2006: 34-35 Fue en esos días de diciembre, entre el 9 y el 14, cuando el *Lord Comissioner* Whitelock presentó un proyecto de ley para una nueva junta de comisarios para el Almirantazgo. Se emplazó para ello a Strickland, Allein, Love, Harrington, Mildmay, Fielder, Hollond, Masham, Burrell, Corbet, Scott, Purefoy, Wentworth, Hayes, Boone, o cualquiera cinco de ellos. *CJ*, VII: 227-229; CSPV 1647-1652, 28/683, Lorenzo Paulucci to Giovanni Sagredo, London, 1/11/1652.

<sup>247</sup> *AOI*, July 1653: 708-711; *CJ*, VII: 285. Los seis *Admiralty Commissioners*: John Carew, Richard Salway, John Langley, George Thomson, James Russell y Henry Vane, Jr. Brenner, 2011 [1993]: 700-701; Rodger, 2006: 35.

<sup>248</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 346-347; Dewar, 1926: 416-417; Cogar, 1983: 109-120, 141-142; Capp, 1989: 120, 123, 126-127; Rodger, 2006: 36-37. El 3 de diciembre de 1653 once nuevos comisarios fueron nombrados para el Almirantazgo por espacio de seis meses: Robert Blake, George Monck, John Desborough, William Penn, Philip Jones, John Clerk, John Stone, Edward Horseman, William Burton, Vincent Gookin, Thomas Kelsey. *AOI*, December 1653: 812-813; *CJ*, VII: 362.

economía de plantación en el Nuevo Mundo— y los intérlopes aprovecharon la purga para infiltrarse en los organismos administrativos de la marina con bastante éxito.

Entre 1649 y 1650 el nuevo comité encargado de las finanzas navales, ahora en colaboración con algunos agentes de la *City*, delineó las nuevas estrategias recaudatorias con las que financiar el rearme. Este grupo controlaba hacia 1650 las competencias más lucrativas de los cuadros administrativos navales; se ocupaban del suministro de pertrechos, municiones, raciones y otros enseres estratégicos para los astilleros, almacenes y las propias flotas<sup>249</sup>; aunque lo que más especialmente buscaron fue el control de la tesorería, antes bajo el control de Henry Vane Jr., que ahora quedaría en manos del mercader Richard Hutchinson, tesorero general hasta 1660, con un exorbitado sueldo de 1.000 libras anuales<sup>250</sup>. En cambio, el sueldo de los comisarios del Almirantazgo era de 400 libras anuales y el de los comisarios navales de 250 (300 para el *surveyor*), la misma cantidad percibía el secretario general, además de 150 libras adicionales en dietas<sup>251</sup>. Se buscó la puntualidad en el pago de los sueldos del personal administrativo y contener las prácticas fraudulentas, como la aceptación de gratificaciones<sup>252</sup>.

Detrás de tales maniobras no solamente cabe buscar un prístino sentido de servicio público, sino las prospectivas de un negocio rentable y atractivo. Algo que Hollond reprobó en sus *Two Discourses of the Navy*, donde aludía al afán de lucro que motivó a estos empresarios (sobre todo a los reconvertidos en *Navy Commissioners*) a desempeñar tareas administrativas en la marina, en lugar de guiarse por un sentido de servicio a Inglaterra<sup>253</sup>. Ambos propósitos no eran excluyentes, y el propio John Hollond fungió como inspector naval (*surveyor*) hasta 1654, cuando fue sucedido por George Payler, si bien parece que oficialmente nadie desempeñó a título individual dicho cargo hasta una vez restaurada la monarquía en 1660, cuando se confió el puesto a sir William Batten<sup>254</sup>. Pese a las justificadas críticas de Hollond, es entendible que estos hombres de negocios, quienes articularon esta *New Model Navy*, buscasen cómo resarcir sus inversiones y velasen por sus intereses comerciales, pues era la principal razón que los indujo a implicarse en este proyecto. También procuraron cuidar la confortabilidad del puesto

---

<sup>249</sup> Cogar, 1983: 35-42; Aylmer, 1973: 157-160; Rodger, 2006: 43.

<sup>250</sup> Richard Hutchinson era un gran mercader de Nueva Inglaterra involucrado en el comercio intérlope con Asia. Su salario se vería aumentado a 1.500 libras anuales a partir de 1655, sin contar dietas, comisiones y otras gratificaciones. Brenner, 2011 [1993]: 619-621, 649; Rodger, 2006: 34-35.

<sup>251</sup> El coste anual de los sueldos de los oficiales del *Admiralty Office*, *Navy Office* y de los superintendentes de los cuatros astilleros reales ascendió a 11.179 libras, 9 chelines y 10 peniques. Oppenheim, 1988 [1896]: 350.

<sup>252</sup> Contra los delitos de fraude y malversación, más que penalizar, las autoridades navales procuraban la restitución del dinero, sobre todo cuando afectaba a la cadena de suministros de la marina. *Ibid.*: 325, 347, 356-358; Kennedy, 1962: 282, 285-288; Capp, 1989: 50-51; Brenner, 2011 [1993]: 650; Rodger, 2006: 44-45, 54.

<sup>253</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 348; Aylmer, 1973: 158-160; Capp, 1989: 50-51. Un ejemplo de persona que logró reunir una gran fortuna como proveedor naval en Portsmouth fue el célebre economista Josiah Child.

<sup>254</sup> Rodger, 2006: 634.

de trabajo. En 1654 se compró la casa de sir John Wolstenholme, en Seething Lane, por 2.400 libras para habilitarla como nueva oficina de los *Navy Commissioners*, dado que la anterior, en Mincing Lane (Tower Hill), se encontraba junto a los mataderos, de donde emanaba un hedor insoportable<sup>255</sup>. Al margen de la anécdota, es ilustrativo de la creciente preocupación por unas condiciones de trabajo satisfactorias.

Por último, hemos de referirnos al personal administrativo encargado de la provisión y gestión de la artillería, que constituía un departamento propio llamado *Ordnance Board* (junta de artillería), proporcionalmente más numeroso que el Almirantazgo, a cuyo organigrama terminó integrándose a partir de 1653. Lo componían los siguientes oficiales<sup>256</sup>:

	Sueldo anual (en £)
• un inspector:	194
• un tesorero:	215
• un guardalmacén:	216
• un proveedor general:	166
• un condestable mayor:	121
• un guardián del despacho pequeño:	66
• un mensajero:	60
• dos restauradores:	12 (cada uno)
• veinte operarios técnicos:	21 (cada uno)

El mantenimiento de este personal se sumaba a los otros gastos referidos e incrementaba la carga presupuestaria que requería la marina militar. Pero el principal desafío estribaba en el suministro artillero para una marina que cada año aumentaba a un ritmo sin precedentes. Además, traía consigo un repunte de los costes logísticos, pues a mediados de siglo el coste de cada pieza de artillería oscilaba en 12-15 libras por tonelada<sup>257</sup>. Por ley, desde 1619 la fundición de artillería naval se circunscribía a unas pocas manos, geográficamente ceñida a los condados de Sussex y Kent, prohibiéndose su exportación sin licencia de la autoridad monárquica. La compra se realizaba en el emplazamiento de East Smithfield, mientras que las piezas de artillería se conservaban en Ratcliff Fields y eran desembarcadas o embarcadas en el muelle de la Torre de Londres. Cada cañón debía ser identificado con dos letras, correspondientes con el

<sup>255</sup> TNA SP 25/71/137, Council of State, Day's Proceedings, Whitehall, 20/10/1653; Oppenheim, 1988 [1896]: 349; Dewar, 1926: 423; Rodger, 2006: 43.

<sup>256</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 361; Rodger, 2006: 33.

<sup>257</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 209. Compárese con España, donde el quintal de artillería en la fundición de Liérganes se pagaba a 8 ducados de plata en los años cuarenta; a 80 reales de vellón / quintal y 41 reales de plata / quintal de la balería rasa, según los términos del asiento concertado con Jorge Warde (sic); más tarde, a 35 y 15 reales de vellón / quintal de artillería y balería rasa, respectivamente, bajo los términos del asiento de Mariana Brito y Diego de Noja Castillo, a partir de 1655. AGS GYM leg. 3421, Consulta de la Junta de Artillería sobre precios a los que se pagaba la balería y la artillería de hierro, Madrid, 23/6/1659.

nombre del fundidor, además de incluir el año de fundición y el peso. Los fundidores estaban obligados a abonar una fianza de 1.000 libras contra su exportación y a redactar un informe anual detallando el número de cañones fundidos, más una descripción de los mismos y quiénes los habían comprado<sup>258</sup>.

La movilización general de 1652 impuso mayores exigencias para la cadena de suministro artillero en la primavera de 1652, cuando se proyectó la fundición de 335 piezas de artillería, para lo que se necesitaría un presupuesto de 13.666 libras, en caso de fundirse en hierro, que se elevaría a 67.200 libras de utilizarse bronce. La necesidad obligó, entre otras medidas desesperadas, a trasvasar las piezas de los castillos terrestres para reutilizarlas como artillería naval, de lo que se obtuvieron 628 cañones. Para febrero de 1654, con la contienda prácticamente terminada, el suministro artillero para la marina parecía completamente resuelto; se disponía de 2.359 barriles de pólvora y 38.000 balas lisas, si bien todavía faltaban cañones en la reserva. Sin embargo, entre 1655 y 1656, una vez roto el conflicto con España, se notificarían continuas quejas por la mala calidad de la pólvora suministrada, cuando 6.827 de los 15.098 barriles recientemente adquiridos contenían pólvora defectuosa. Se acusaría de ello a los propios fabricantes, si bien las autoridades poco más podían hacer que amonestarlos para que trabajasen mejor y cuidasen con más atención la pólvora, so pena de ser encarcelados. Un deficiente almacenamiento de la pólvora podía acarrear consecuencias fatales, como sucedió en julio de 1657, cuando estalló una fuerte explosión en uno de los molinos o almacenes de pólvora del astillero de Wapping, calculándose en 10.000 libras los costes del accidente<sup>259</sup>.

Por lo que hace a los oficiales técnicos y guardiamarinas, es decir, los estratos más próximos a los astilleros, puertos, embarcaderos y los propios navíos, el alcance de la purga fue sensiblemente menor. Los auditores encargados de purgar el cuerpo naval se percataron de lo contraproducente que sería para la operatividad de la marina militar prescindir de estos especialistas por mera razón ideológica, ya que reemplazarlos por otros profesionales que se adecuasen al perfil político afín sería una labor lenta y complicada. De hecho, conforme el tamaño de las fuerzas navales fue en aumento, también se necesitaron más profesionales para los puestos de contra maestres, sobrecargos, suboficiales, carpinteros de ribera, calafates y otros operarios que se ocupasen de las labores en los astilleros<sup>260</sup>. No importaba demasiado qué orientación política manifestasen siempre y cuando mantuviesen un perfil bajo.

---

<sup>258</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 212-213. Pese a todas estas precauciones, no se pudo evitar que en algunas ocasiones se exportasen cañones al extranjero ilegalmente. *Ibid.*: 213.

<sup>259</sup> *CJ*, VII: 122; Oppenheim, 1988 [1896]: 361-362.

<sup>260</sup> Capp, 1989: 50, 201-211; Brenner, 2011 [1993]: 650.

Para atraer a nuevos especialistas se optó por una subida de los emolumentos: para un maestro de fábricas navales en los reales astilleros de Chatham y Deptford el sueldo anual era de 103 libras, 8 chelines y 4 peniques, mientras que en Woolwich, de 70 libras. Estos profesionales quisieron percibir beneficios adicionales que mejorasen su sueldo base, para lo cual se aprovecharon de las necesidades que el programa de rearme naval demandaba para acelerar los ritmos de trabajo en los astilleros. Hubo quienes se emplearon en los astilleros privados, donde la competencia existente y la desesperada búsqueda de maestros carpinteros incentivaban sueldos más elevados y la posibilidad de defraudar en el suministro de pertrechos navales, como madera, tablazón, mástiles y un largo etcétera. Práctica bien conocida que condenaba al comisario John Hollond. Para disuadir a carpinteros y calafates de incurrir en tales abusos, se aprobaron sucesivas subidas salariales; una primera, en abril de 1650, incrementó el sueldo diario de 1 chelín y 10 peniques a 2 chelines y 1 penique; una segunda, en 1652, que resultó en un aumento hasta 2 chelines y 2 peniques diarios. Se siguió una estricta puntualidad a la hora de abonar los sueldos de estos profesionales, al menos hasta 1656, cuando las finanzas navales se vieron abocadas al endeudamiento constante y ello condujese al colapso<sup>261</sup>.

Una vez tratado el cuerpo administrativo de la marina, pasemos a la oficialidad combatiente y la marinería, que también experimentaron una reordenación. Porque conforme fue creciendo el tamaño de la marina militar, aumentó la necesidad de hombres para gobernarla, tripularla y dotarla. En contra de los deseos del Almirantazgo, no era posible la recomposición del cuerpo de oficiales combatientes al mismo ritmo con el que se producían las bajas. Había que contemplar la experiencia en la navegación y la elevada edad media de la oficialidad naval en servicio a la altura de 1647-1648. Y es que, de los hombres de la mar bregados antes del inicio de la guerra, en 1642, apenas quedaban oficiales experimentados capacitados para continuar en activo, no solo por las purgas de aquellos políticamente sospechosos, sino también por la edad propecta que presentaban la mayoría<sup>262</sup>.

La renuencia de las autoridades republicanas a promocionar oficiales noveles o subalternos para que ocupasen las vacantes dificultó todavía más las cosas. No se los juzgaba capaces

---

<sup>261</sup> El cargo de maestro de fábricas entrañaba una gran responsabilidad. A su cargo podían trabajar en orden de 300-400 personas, el salario de todos ellos podía montar 40£ diarias. TNA SP 18/24(2)/38-39, John Holland to the Navy Commissioners, 9/8/1652: 362; Oppenheim, 1988 [1897]: 366; Rodger, 2006: 54.

<sup>262</sup> Apenas hubo oficiales navales fieles al rey que sobreviviesen a la remodelación de 1642. Al antiguo plantel de viejos oficiales caballeros (*gentlemen-officers*) y jóvenes de buena condición social y alta alcurnia, siguió a partir de la Revolución de 1640-1642 una generación de mandos de nuevo cuño, de orígenes humildes y sin ambiciosas pretensiones sociales. Kennedy, 1960: 188, 193-194. Entre 1647 y 1649 hubo 27 oficiales que dieron de baja por diversas causas; es decir, las dos terceras partes de los 43 oficiales comisionados para la flota de verano de 1647. La plantilla de oficiales de las flotas de verano de 1647 y 1648, en BL Add MS 4155, Memorial of the principal officers of the Navy, 26/8/1647, fols. 271r-272v; DCW, núms. 277, 309.

para tareas de responsabilidad, como el mando de una escuadra, por carecer de la experiencia debida, aunque también por desconfianza hacia sus simpatías políticas. Había que encontrar un equilibrio entre la pericia marinera, el conocimiento del oficio, la destreza marcial y la lealtad al régimen. En 1649 había un pequeño puñado de oficiales adscritos al radicalismo político todavía en servicio en la marina militar, como Robert Maulton, pero no era suficiente. Así que se recurrió a los mandos terrestres que se habían labrado su fama durante la Guerra Civil, pero que engrandecerían aún más su prestigio en las fuerzas de mar, donde brillaron con luz propia. Robert Blake, Edward Popham, Richard Deane, George Monck, William Penn, entre otros ilustres nombres, quienes ostentaron el título de *general-at-sea*, de nueva creación, que establecía una línea de interacción político-militar entre las fuerzas terrestres y las navales. En la primavera de 1654, cuando se le empezó a dar cuerpo a la expedición antillana, la marina militar republicana contaba con tres *generals at sea*: Robert Blake, John Desborough y William Penn, después de la marcha de Monck, en enero, para encargarse de los ejércitos destacados en Escocia; el nuevo vicealmirante de la flota, John Lawson, era un anabaptista que respondía al nuevo perfil radical de una parte de la oficialidad de marina<sup>263</sup>.

De manera que, la principal cantera de la que se nutriría la *Commonwealth Navy* en el período republicano para cubrir las vacantes fue la flota mercante y el sector privado. Durante los años de la Guerra Civil no solo pusieron a disposición sus propios barcos, sino también su pericia marinera; a ellos cabe reconocerles el mérito de nutrir la oficialidad —el alma— de la marina militar de nuevo modelo. Es en la flota mercante, a partir de los *Jack Tars*, donde se fraguó la oficialidad de nuevo cuño<sup>264</sup>. Se distinguía por su firme moral puritana y adscripción al radicalismo político, lo que se traducía en una inquebrantable voluntad de servicio al nuevo régimen; pero también se tradujo en una familiaridad cotidiana con los avatares de la vida en el mar, una disciplina de hierro y una experiencia en el gobierno de los navíos de guerra, a los que se supieron adaptar con rapidez gracias a sus años de trabajo en la flota mercante. Se los conocía coloquialmente como *tarpaulin officers*, en oposición a los *cavaliers* o *gentlemen officers*. Sus nombres han pasado a los anales de la historia naval inglesa; William Wildey, Richard Badiley, John Harris, Robert Dennis, Robert Hackwell, Abraham Wheeler, Owen Cox y George Dakins,

---

<sup>263</sup> Una aproximación a la oficialidad naval, en Capp, 1989: 53-55, 125, 172-175; Rodger, 2006: 20, 50-5.

<sup>264</sup> Cogar, 1983; Harding, 1995: 70. El término *tarpaulin* hace referencia a una lona embreada para adquirir impermeabilidad que ocasionalmente utilizaban los marineros como protección durante el servicio a bordo. Al estar cubierta la lona de breá —*tar*— para dejarla impermeable, también se conocía a los marineros que servían en la marina mercante como *Jack Tars*. Si bien el primer uso conocido de este término compuesto se le atribuye a George Parker, en 1781, lo cierto es que *Jack* se utilizaba desde antiguo (*ca.* siglo XVI) para aludir a cualquier individuo indeterminado. Dicha extracción social humilde que les valdría no pocos vituperios por parte de sus detractores aristocráticos, que los definieron como «the very scum of the sea». Capp, 1989: 31. Pero demostraron ser los más fieles adeptos al régimen parlamentario. *Ibid.*: 117-118, 160-179.

junto con muchos otros, ascendieron a la primera línea de la oficialidad naval republicana tras haber empezado en la marina mercante. Muchos de ellos, al igual que algunos *generals-at-sea*, eran de extracción social humilde que encajaban en el perfil calvinista del *hombre hecho a sí mismo*, que mediante el trabajo y la autodisciplina se habían labrado su futuro<sup>265</sup>.

Quedaba por solventar la cuestión concerniente a la promoción del servicio en la marina militar y captación de talentos jóvenes. En definitiva, convertirla en un destino atractivo, una manera de vida hacia el éxito social que permitiese la configuración de una cantera a la que se pudiese recurrir en un futuro para garantizar el reemplazo de las plazas vacantes. La solución, como en el caso del personal administrativo, pasó por mejorar las condiciones de trabajo y de la vida a bordo, empezando por una serie de subidas generalizadas de los sueldos de los oficiales y suboficiales (maestres, contra maestres, intendentes, condestables y carpinteros), aprobadas entre marzo de 1649 y septiembre de 1651. El 21 de marzo de 1653 tuvo efecto una última subida de los sueldos (Anexo 2.3.), la definitiva del período restante del Protectorado<sup>266</sup>.

A la marinería se le mantuvo la paga de 19 chelines al mes, como se aprobó en 1643<sup>267</sup>. Se pensó que para los marineros supondría un aliciente mucho mayor las mejoras de las condiciones materiales de la vida a bordo, como las raciones y el cuidado a los enfermos y heridos, así que se beneficiarían de la mitad del valor de la captura, mientras que la otra mitad se destinaría a un fondo de asistencia para marineros inválidos y viudas<sup>268</sup>. Para gestionar este tipo de prestaciones económicas, sobre todo las pensiones para heridos y viudas, y proporcionar asistencia médica al personal naval en tierra, en septiembre de 1653 se estableció una junta competente (*Board of Sick and Wounded*). A su servicio se dispusieron varios hospitales militares en Londres, aunque destacaron en concreto la Ely House y el Old Savoy Palace<sup>269</sup>.

Pero sobre todo se trabajó en un reparto más equitativo de las presas, con lo que se esperaba promover un ambiente de sana competencia. Los barcos hundidos en acción se darían

---

<sup>265</sup> Firth, 1926: 237-259; Cogar, 1983: 23-24, 28-29, 37-41, 47-49, 57-58, 74-88; Groenveld, 1987: 548-551; Capp, 1989: 46, 55-57; Harding, 1995: 70; Brenner, 2011 [1993]: 490-491; Rodger, 2006: 55.

<sup>266</sup> Rodger, 2006: 51, 54. CSPD 1649-1650, Council of State, Colonel Walton to report to the House the opinion of this Council concerning the increase of wages for the officers at sea, 22/3/1649. Las listas de salarios fueron sometidas a sucesivas revisiones en los años siguientes. Consúltense los cuadros de salarios, clasificados por puesto y rango del navío, en: *CJ*, VI: 157, 173, 372; VII: 11. Para 1653, véase Oppenheim, 1988 [1896]: 314, 360.

<sup>267</sup> Rodger, 2006: 61. Aunque la cuestión sí estuvo sobre la mesa. CSPD 1653-1654, The Admiralty Commissioners to consider how seamen's wages may be brought to a certain and reasonable rate, 22/10/1653.

<sup>268</sup> *AOI*, February 1643: 73-74; Oppenheim, 1988 [1896]: 309, 320-322; Clowes (ed.), 1897, vol. 2: 15. Aunque había varias instituciones de beneficencia que se encargaban de atender a las viudas, huérfanos y marinos retirados, la más famosa era el *Chatham Chest* (arcón de Chatham). En 1588-1590 fue creado dicho fondo asistencial por iniciativa de Charles Howard para abonarles sus pensiones a los marineros inválidos y a las viudas de los caídos en servicio. El fondo se nutría de unas deducciones de 6 peniques (*sixpence*):  $\frac{1}{30}$  del sueldo de 15 chelines mensuales que percibían los marineros y artilleros (la distribución podía presentar irregularidades). Oppenheim, 1988 [1896]: 245-246, 322-324; Friel, 2003: 101.

<sup>269</sup> *Ibid.*: 47-48. Por descontado, las condiciones higiénicas de estos hospitales distaban de ser óptimas.

por buena presa y se valorarían en función del número de piezas de artillería: 12-20 libras por cañón, según el calibre. El 1 de enero de 1653 se adoptó un esquema de 10 chelines por cada tonelada capturada, sin importar que fuese un mercante o navío de guerra, y 6 libras, 13 chelines y 4 peniques por cada cañón que montase; 10 libras por cañón para los bajeles de guerra hundidos en acción. En cuanto a las ganancias de la venta de un mercante capturado, con su carga incluida, se repartirían equitativamente entre sus captores, la administración de marina y el fondo de asistencia a viudas y huérfanos, a lo que se destinaría también el tradicional 10% que percibía el Almirantazgo, así como a pensiones, gratificaciones y reconocimientos o recompensas por los actos valerosos en servicio<sup>270</sup>.

A mayor graduación, menos tranquilidad; los oficiales estaban incluso más presionados a observar esta disciplina durante el servicio. Los *clerks of the check* (superintendentes) de los astilleros se encargaban de velar por la debida observancia de la disciplina, tomando nota de cuanto sucedía y del proceder de los oficiales; semanalmente remitían sus informes a los *Navy Commissioners*. Mientras permanecían en puerto, a ningún capitán se le permitía que durante más de seis horas se ausentase del mando sin autorización expresa del Almirantazgo o de los comisarios navales; de lo contrario, se arriesgaba a fuertes multas: un mes de sueldo al primer aviso, tres meses al segundo aviso, y despido fulminante al tercero. Y de manera similar se procedía con el resto de la oficialidad<sup>271</sup>.

Conforme la marina crecía en tamaño, también lo hacía la presión para cubrir las plazas de mar y guerra. Por lo que se refiere a la infantería embarcada, también su reclutamiento acarreó ciertas dificultades por la escasa disponibilidad de efectivos. En 1653 servían a bordo 16.000 soldados, un contingente insuficiente para cubrir las plazas de guerra que demandaban las fuerzas navales inglesas en dicho año, lo que obligó a buscarlos entre las filas de las tropas de tierra del NMA, cada vez más menguado. Solo la movilización de una flota defensiva para las aguas domésticas podía demandar el servicio de 3.000-4.000 soldados a bordo. Estos convivían con la marinería en las mismas condiciones, incluidas las raciones y el sueldo; también padecían los adeudos de sus pagas, las humillaciones de los superiores y los castigos ejemplarizantes, pero demostraron una actitud menos levantisca que los marineros<sup>272</sup>.

---

<sup>270</sup> Un comité de comisarios de presas que se ocuparía de gestionarlo. Los pormenores relativos a la regulación de las presas, en: *AOI*, February 1649, An Act for encouragement of officers and mariners, and impressing seamen, 22/2/1649: 9-13; A Supplemental Act, 24/2/1649: 18; April 1649, An Act declaring the grounds and causes of making prize the ships and goods that shall be taken from time to time by the Parliament ships at sea, and for the encouragement of officers, mariners and seamen, 17/4/1649: 66-75; *CJ*, VII: 232-233. Para las referencias bibliográficas: Oppenheim, 1988 [1896]: 309, 328; Capp, 1989: 58; Rodger, 2006: 54, 61.

<sup>271</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 349.

<sup>272</sup> *Ibid.*: 314-315.

Puesto que no se podía asegurar completamente que las mejoras en las condiciones del servicio a bordo atrajesen todo el capital humano necesario ni previniesen los disturbios, a veces hubo que recurrir a la coacción física: al *impressment* o *press gang*, una forma de reclutamiento forzoso y forzado<sup>273</sup>. Un recurso tan socorrido como temido en los momentos de guerra, cuando se requería la movilización de un gran contingente humano que sirviese a bordo, algo que fue constante durante toda la etapa republicana<sup>274</sup>. Prácticamente todo marinero inglés disponible y considerado apto tuvo que haber pasado una buena parte de los años comprendidos entre 1642 y 1660 sirviendo en alguno de los barcos de la marina militar, habida cuenta del casi perpetuo estado de movilización general en el que se vio sumida Inglaterra. Como el reclutamiento por coacción y el servicio a bordo podían derivar en situaciones problemáticas, era responsabilidad de los oficiales la imposición de una disciplina férrea, amén de la inculcación de un fuerte espíritu de compromiso y lealtad inquebrantables al mando y a Inglaterra. En casos puntuales, pero sonados, se recurrió al ejército como medida coercitiva<sup>275</sup>.

Para regular la disciplina a bordo, el 5 de marzo de 1649 se promulgó por iniciativa de Walton una ley marcial de marina y un nuevo código penal, «for the better government of the fleet at sea», con el visto bueno de los *generals-at-sea* Popham, Blake y Deane, extensible a toda la jerarquía, desde los oficiales superiores hasta los marineros. Entre los oficiales, los que más problemas solían crear eran los capitanes; muchos habían sido promovidos con rapidez para cubrir las vacantes, sin importar demasiado las consideraciones morales —lo que abrió el acceso a muchos que habían heredados las prácticas fraudulentas tan frecuentes en la época de carolina—; otros habían ejercido como capitanes corsarios, donde el código ético ordinario distaba de los escrúpulos de la marina convencional<sup>276</sup>.

Las nuevas autoridades navales trabajarían para corregir estos procedimientos e infracciones que detectaban en la oficialidad. El nuevo código contemplaba la pena capital en siete de sus veinte disposiciones, con atención a los delitos de insubordinación, amotinamiento y desertión, cuyas penas correspondientes se aplicarían con carácter retroactivo. Después de Dungeness, los Comunes promulgaron el 25 de diciembre de 1652 los llamados *articles of war*,

---

<sup>273</sup> Capp, 1989: 263-272; Rodger, 2006: 55-57.

<sup>274</sup> Por ley del 22 de febrero de 1649 se autorizó la aplicación de este sistema. *AOI*, February 1649: 9-13. En los años siguientes se intensificaría su aplicación debido a la creciente demanda de marinería para las guerras. *AOI*, March 1650: 354-355; March 1652: 578-580; March 1654: 858; *CJ*, VII: 269; TNA SP 18/41/118, The Admiralty Commissioners to send speedy orders to fit persons in the several ports of England and Wales, to impress sufficient mariners to man the ships of war, 22/10/1653. A partir de una ley de junio de 1659 resistirse al *press gang* podía acarrear la pena de muerte; otra evidencia de la acuciante necesidad de marinería para cubrir las vacantes. *AOI*, June 1659: 1.287-1.289.

<sup>275</sup> Rodger, 2006: 58-59.

<sup>276</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 352-354.

que regirían y regularían el servicio en la marina, como un complemento al ya existente código; en total, 39 artículos, en los que se recogía la aplicación de castigos físicos muy severos y, en 25 cláusulas, la pena de muerte. Acaso un reflejo del fantasma de la insurrección que persiguió a las autoridades republicanas durante toda su existencia<sup>277</sup>.

#### **2.4.2. La construcción naval: expansión e innovación (1645-1655)**

Hasta ahora nos hemos centrado en la articulación de la administración naval y el cuerpo de oficiales, con especial atención al desempeño de la nueva oligarquía colonial en dicho cometido. Pero el gran objetivo que se propusieron las nuevas autoridades políticas en su rearme naval fue la expansión del tamaño de la marina por medio de un intenso y ambicioso programa de construcción naval. No se trataba únicamente de reponer aquellas unidades perdidas en el curso de la Guerra Civil y del gran motín naval, sino de acrecentar el tamaño de las fuerzas navales, anhelo que en su momento atesoró el malhadado rey Carlos I. Para lograrlo, era indispensable que los astilleros funcionasen a pleno rendimiento, que las condiciones de trabajo de los operarios fuesen las adecuadas, que imperase una rigurosa disciplina, una eficiencia en el trabajo y se optimizasen los costes de fábrica. En la Inglaterra republicana se asistió a una acusada intensificación de los trabajos en los astilleros, siendo los centros de Deptford, Woolwich, Chatham y Portsmouth los que registraron mayor actividad.

Esos centros eran los *Royal Navy Dockyards* o *State Dockyards*, es decir, los reales astilleros, que servían como cabeceras para otras instalaciones menores (Harwich, Plymouth, Dover, Ipswich, etc) y donde se concentraba la industria naviera con fines militares para el real servicio. Desde comienzos de siglo se acometieron en ellos importantes obras de ampliación, como los grandes almacenes para lona y jarcia construidos en Woolwich en los años 1610. Con motivo de la movilización general que impuso la Guerra Civil en 1642, se reactivó el astillero de Portsmouth, del siglo XV, que había permanecido inactivo por más de un siglo, convirtiéndose en el cuarto real astillero y en una de las más importantes bases navales del país. Desde 1649 había un comisario naval designado al frente de cada uno de los reales astilleros<sup>278</sup>. En 1652 los Comunes ordenaron que un tercio de la marina militar se estacionase permanentemente

---

<sup>277</sup> *AOI*, September 1649, An Act for the publishing of crimes committed upon, or beyond the seas, 20/9/1649: 254-256; *CJ*, VI: 156-157; VII: 235; Oppenheim, 1988 [1896]: 311-313; Capp, 1989: 58-59; Linebaugh & Rediker, 2000: 145-146; Rodger, 2006: 58-59. La mayoría de las veces no se aplicó con tanta severidad, pues hubiese implicado un baño de sangre inasumible. Capp, 1989: 282-292; Rodger, 2006: 59-60.

<sup>278</sup> En estos astilleros se concentraba la industria naval militar inglesa para el real servicio. Oppenheim, 1988 [1896]: 205, 209-212, 348, 364-365. La distribución de los gastos ordinarios y extraordinarios en los astilleros de Chatham, Deptford, Woolwich y Portsmouth, *Ibid.*: 294. Para otras bases, véase *Ibid.*: 362-363. En cuanto al real astillero de Portsmouth, de sus gradas salió un navío de nueva fábrica —el *Portsmouth*— en 1650, el primer barco de guerra que se construía allí desde el célebre *Mary Rose*.

en Portsmouth, a lo que los inspectores navales replicaron que era imposible por la falta de espacio en las instalaciones de dicho astillero. Este incidente puso de relieve la necesidad de rehabilitar los principales astilleros reales en vista de las crecientes exigencias resultantes del programa de rearme<sup>279</sup>.

Dada la vertiginosa expansión que conoció la marina de guerra en el primer lustro de los cincuenta, se sintió una mayor necesidad de diques secos disponibles para el carenado, el calafateado y demás labores de mantenimiento de los navíos. Los primeros diques secos dobles comenzaron a funcionar en Chatham hacia 1653, aunque las obras de ampliación no concluirían hasta tres años después. El Almirantazgo, en septiembre de 1653, dio instrucciones para que se acometiesen las obras de un dique seco en Woolwich<sup>280</sup>. Los astilleros que soportaron la mayor presión para cumplir con los exigentes plazos de botadura de los nuevos navíos de guerra fueron los de Deptford, Woolwich, Chatham y Portsmouth, donde se requerían unos 200.000 quintales de madera, aproximadamente<sup>281</sup>. En 1656 se concluyó en los astilleros de Deptford y Woolwich la construcción de los nuevos almacenes para jarcia y cables, y al año siguiente, se ampliaron los embarcaderos de Londres y sus arrabales<sup>282</sup>.

Aparte de la industria militar bajo titularidad estatal, existía un dinámico sector privado que cubría los requerimientos de la marina mercante, incluidas las compañías privilegiadas de comercio, y ciertos tipos navales especiales, como los balleneros y carboneros —*colliers*— que suministraban carbón a Londres. Lejos de circunscribirse a los centros referidos, la construcción naval para la marina mercante presentaba un panorama notablemente más diverso, si bien más concentrado en torno al estuario del Támesis y la ribera meridional<sup>283</sup>. Ahí se situaba el astillero de Blackwall, el mayor de los de titularidad privada de cuantos había en ese río, y en el que ya funcionaba un dique seco a la altura de los años cincuenta, seguramente en uno de los muelles que pertenecían a EIC, pues estos también fueron utilizados con fines militares. En esa década

---

<sup>279</sup> Una cerca fue levantada en 1653-1654 para proteger la base de Portsmouth, cuyo astillero fue inventariado en 1653 para ofrecer una minuciosa relación de sus instalaciones y de los edificios que lo componían: almacenes para cáñamo, un viejo taller de sogueros y cordeleros, depósitos para almacenar lienzo, lonas y jarcia, para mástiles de la arboladura, para herrajes, para aceite, brea y alquitrán, así como una caldera. Oppenheim, 1988 [1896]: 364.

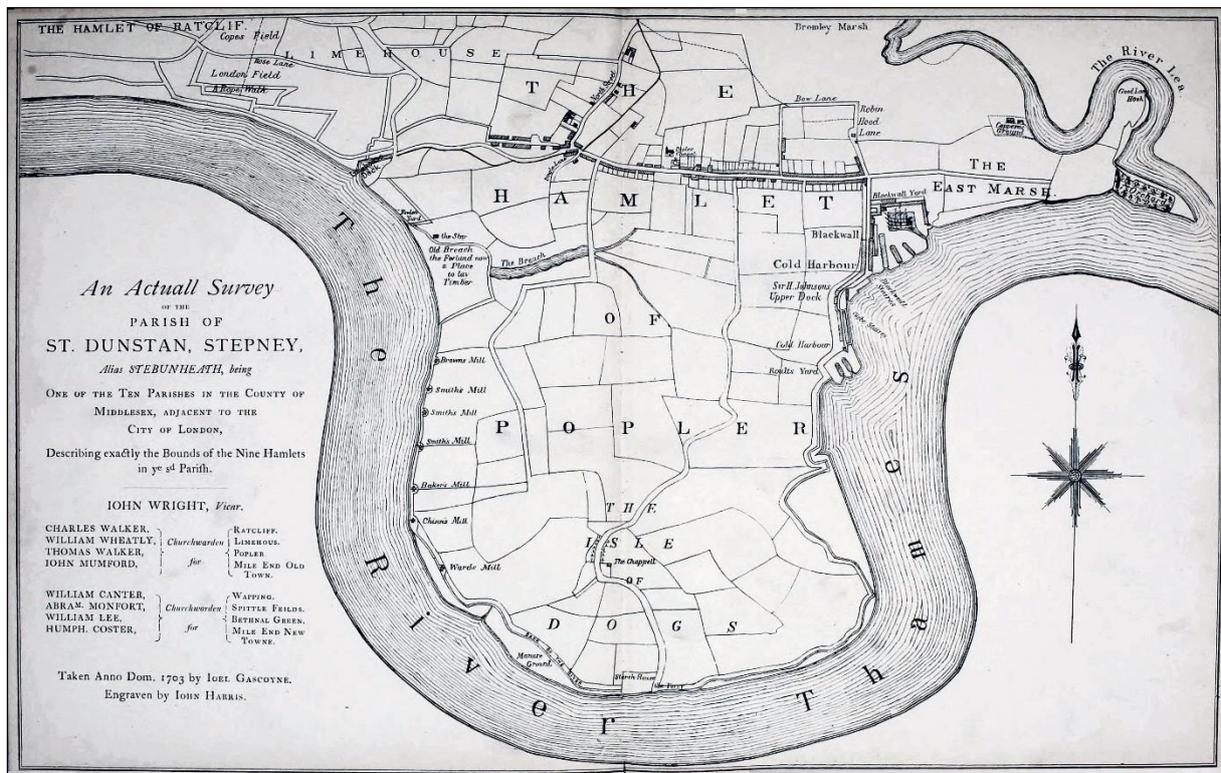
<sup>280</sup> TNA SP 18/140/132, Council of State: Day's Proceedings, Whitehall, 12/9/1653.

<sup>281</sup> TNA SP 18/58/183, Navy Commissioners to Admiralty Commissioners, 28/9/1653.

<sup>282</sup> TNA SP 18/135/30 Admiralty Commissioners to Navy Commissioners, 21/12/1656; BL Add MS 22546, Christopher Pett to the Navy Commissioners, Deptford, fol. 73; Oppenheim, 1988 [1896]: 364.

<sup>283</sup> Solo por ofrecer una muestra: Bristol, Salcombe, Penryn, Falmouth, Exeter, Padstow, Fowey, Dartmouth, Looe, Saltash, Plymouth y Weymouth, en el *West Country*; Wight, Shoreham, Southampton, Gosport, Portsmouth, Dover y Sandwich en el SE; Woodbridge, Lynn, Ipswich, Harwich, Norwich, Colchester y Blakeney en *East Anglia* y Essex; Horseleydown, Deptford, Shadwell, Blackwall, Wapping, Limehouse y Chatham en el estuario del Támesis e inmediaciones de Londres; en el N de Inglaterra sobresalen Hull y Chester. Debido a la imposibilidad de referir todos los emplazamientos en los que se construyó algún barco, esta lista posee un valor meramente ilustrativo de los principales astilleros privados que nutrieron a la marina mercante. Oppenheim, 1988 [1896]: 270-271.

varios navíos de gran porte fueron construidos en las gradas de Blackwall Yard, prueba de que las instalaciones podían reconvertirse fácilmente a usos castrenses<sup>284</sup>.



**Fig. 9.** Parroquia de Saint Dunstan, donde se encontraban los astilleros de Blackwall. Fuente: «Map of the Parish of St. Dunstan, Stepney, showing the Hamlet of Poplar and the Blackwall dock», 1703. Survey by Joel Gascoyne, engraved by John Harris, *Chronicles of Blackwall Yard*, part I, by Robert Wigram and Henry Green, 1881.

La importancia del sector privado se explica también porque uno de los complementos a las altas por construcción vino de las adquisiciones por alquiler o compra a armadores particulares. Tanto los reyes Estuardo como las autoridades parlamentarias en la Guerra Civil recurrieron a la contratación por alquiler de mercantes artillados en los momentos de movilización general que precedían a una campaña. Esta práctica despertaba un fuerte resentimiento entre los armadores y patronos de la marina mercante. Lo habitual era que se contratasen mercantes de 500-300 toneladas, que eran registrados en la *Trinity House*, donde un agente anotaba su tonelaje y el astillero en el que había sido fabricado, previo paso al artillado. Entre mayo de 1625 y marzo de 1638 dieron de alta 380 mercantes, si bien la cifra es estimativa<sup>285</sup>. Cuando estalló la guerra en el verano de 1642, había de alta 22-23 mercantes alquilados; en 1643 la

<sup>284</sup> TNA SP 18/140/132, Admiralty Commissioners to inquire whether the yard and dock belonging to the EIC be fit for the use of the navy, 12/9/1653; SP 18/58/186, Navy Commissioners to Admiralty Commissioners, 28/9/1653. Los registros de 1653 mencionan el *Dreadnought*, de 62 cañones y 732 toneladas, por Henry Johnson; al año siguiente, el *York* —62 cañones y 749 toneladas—. Aunque el verdadero despegue de estas instalaciones advendría a partir de 1660, de la mano de las mejoras introducidas por Samuel Pepys. Green & Wigram, 1881, I: 10-11.

<sup>285</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 269, 271-273.

cantidad ascendió a 32, debido a la movilización general de fuerza decretada por Westminster; pero durante los años siguientes se estabilizó en torno a la veintena: 23 en 1644, 25 en 1645 y 20 en 1646, para descender a 16 en 1647, durante el breve período de entreguerras<sup>286</sup>.

Tabla 5. Composición de las flotas estivales en la primera fase de la Guerra Civil

<b>Formación y año</b>	<b>Barcos reales</b>	<b>Barcos privados</b>	<b>Proporción de privados</b>
Flota de verano de 1641	15	10	66,7%
Flota de verano de 1642	16	16	100%
Flota de verano de 1643	24	23	95,8%
Flota de verano de 1644	30	55	183,3%
Flota de verano de 1645	36	16	44,4%
Flota de verano de 1646	25	4	16%

Fuente: Braddick, 2001: 288. Los porcentajes son de elaboración propia.

Cuando reparamos en las altas en la marina inglesa hasta 1660 (gráfico 2) merece que se destaque cómo el verdadero despegue aconteció tras la década de los cuarenta. En noviembre de 1642, después de que la marina militar en casi su totalidad se hubiese pasado a las filas del Parlamento, había en servicio: 3 *royal ships* (1<sup>st</sup> rate), 13 *great ships* (2<sup>nd</sup> rate), 10 *middling ships* (3<sup>rd</sup> rate) y 9 *small ships* (4<sup>th</sup>-6<sup>th</sup> rates). En total, 35 barcos en activo que constituyeron la base de la futura marina militar parlamentaria<sup>287</sup>. Una flota de batalla clásica, dominada por barcos caros, pesados y lentos, pero de gran por artillero (Tabla 6). Pocas opciones tenían frente a los corsarios contratados por el rey en el curso de la Guerra Civil. El bando parlamentario modificó el planteamiento de sus fuerzas de mar durante los años cuarenta apostando por unidades inferiores a 1.000 toneladas y priorizando los navíos de porte medio, más convenientes para un control casi permanente de las comunicaciones marítimas y de las costas<sup>288</sup>. No habría tenido lógica plantearlo de otro modo, pues el bando monárquico carecía de una flota de batalla a la que hacer frente en combate convencional.

Los bajeles de guerra de 500-300 toneladas y una treintena de cañones de 24, 18 y 12 libras podían rendir perfectamente como articuladores de la espina dorsal de una marina militar capaz. Los políticos parlamentarios ingleses lo entendieron así y obraron en consecuencia. De ahí que para los navíos estándar apostasen por unidades ligeras y de porte medio frente a los barcos pesados. Es posible que se inspirasen en los corsarios dunkerquenses que tantas cuitas generaban a los políticos parlamentarios, concretamente en las embarcaciones que utilizaban en sus campañas predatorias: las fragatas. La nomenclatura está ciertamente sujeta a matices,

<sup>286</sup> Peacock (ed.), 1863: 57-60; Oppenheim, 1988 [1896]: 295.

<sup>287</sup> Lavery, 1983: 18.

<sup>288</sup> Gardiner & Lavery (eds.), 1992: 13; Glete, 1993, vol. 1: 165.

pues en la industria naval europea del siglo XVII aún no existía una taxonomía precisa y el diseño mismo variaba sustancialmente incluso entre los astilleros, habida cuenta de la ausencia de estandarización en los procedimientos industriales, ni siquiera en un sector tan sofisticado para la época como el naviero<sup>289</sup>.

Tabla 6. Clasificación de los barcos de la marina republicana, según el armamento

Clase de navío (marinería a bordo)	Cañones					Munición y armamento ligero						
	Cañones <i>drake</i> de 42 libras (cañón pleno)	Cañón de 32 libras (de-micañón)	Culebrinas de 24 libras	Medias culebrinas, de 12-9 libras	Sacres	Balas rasas	Balas encadenadas (o de doble cabeza)	Barriles de pólvora	Mosquetes	Arcabuces	Picas y chuzos	Hachas
Clase 1	19	9	28	30	5	2.580	720	330	300	20	200	100
Clase 2 (>160)		6	30	24	4	1.900	740	203	120	12	80	40
Clase 3 (160-140)		4	22	26	8	2.080	670	180	120	10	60	40
Clase 4 (150-130)			24	6	8	908	462	100	60	7	60	40
Clase 5 (110-100)				18	4	660	260	40	40	4	40	20
Clase 6					8	240	40	14	30	3	20	12

Fuente: Oppenheim, 1988 [1896]: 341.

Habrá que esperar al siglo XVIII para encontrar diseños mejor definidos que permitan clasificar con más precisión cada tipo naval. En la época que nos afecta se denominaba fragata a las unidades ligeras con aparejo de tres palos y velas cuadras, más los foques entre el bauprés y el trinquete y una vela latina en la mesana, que empleaban los corsarios flamencos. Cuando los parlamentarios capturaron algunas de las que servían al rey durante la Guerra Civil —o alquilarlas en Dunquerque— estudiaron su diseño. La primera fragata de fábrica genuinamente inglesa se atribuye a la iniciativa de algunos particulares que por cuenta y riesgo se embarcaron en la construcción de un modelo de similares prestaciones. En su financiación participaron connotadas figuras de la marina militar, como Warwick y el superintendente general William Batten. Del diseño se ocupó el maestro carpintero Peter Pett, nieto de Phineas y director de fábricas navales en Deptford. Tras concluir las obras en 1645, la fragata fue bautizada *Constant Warwick* y dada de alta, cuyas aptitudes marineras impresionaron a las autoridades navales<sup>290</sup>.

<sup>289</sup> Stradling, 1992: 218-219. En el panorama naval de la Europa septentrional de mediados del siglo XVII, sobre todo a partir de los años treinta y cuarenta conoció un gran éxito y difusión el concepto de fragata como barco polivalente para el combate y operaciones crucero. Gardiner & Lavery (eds.), 1992: 29; Glete, 1993, vol. 1: 171.

<sup>290</sup> Lavery, 1983: 18; Gardiner & Lavery (eds.), 1992: 13.

El nuevo diseño aunaba las prestaciones de las fragatas flamencas con el frustrado proyecto de navío ligero presentado a Carlos I en 1627. Estos primeros diseños de los años cuarenta, llamados *frigates* (fragatas), presentaban una obra viva más fina; con una proporción longitud-ancho de 10-3, eran más estrechas que un *great ship* (proporción longitud-ancho de 3-1). La altura de la obra muerta era significativamente menor en el caso de las fragatas, acompañada de un alargamiento de quilla y una reducción del lanzamiento de proa y popa. Ello dio lugar a unos modelos más estilizados, armoniosos y marineros, que atenuaban la inclinación que aquejaba a los bajeles e impedía una plataforma artillera más estable. Inicialmente solo contaban con un puente artillado y carecían de castillos a proa y popa, lo que limitaba el número de piezas de artillería que podían montar, que en el caso del *Constant Warwick* fue de 26 cañones. La superficie de vela de los barcos todavía era reducida en proporción al tonelaje<sup>291</sup>.

El Almirantazgo del Parlamento se impresionó tanto ante el éxito de estas fragatas que empezó a ordenar tandas de fragatas para los siguientes años. Así, aunque el *Constant Warwick* se perdió cuando su tripulación se amotinó en el verano de 1648, abrió el camino a un intenso programa de construcción de fragatas auspiciado por el Parlamento desde la misma década de los cuarenta. Para 1646 ya se habían lanzado las fragatas *Nonsuch*, *Adventure* y *Assurance*, que confirmaron las buenas impresiones de las autoridades navales inglesas. La fragata se convirtió en el modelo de barco predominante en el programa de construcción naval inglés. Los líderes del Almirantazgo supieron sacarles el partido a las fragatas en sus operaciones de vigilancia de costas y lucha contra los corsarios enemigos, aunque pronto comenzaron a modificar el diseño original y adaptarlo a necesidades militares más variopintas<sup>292</sup>. Una fragata en su sentido más estricto carecía de la necesaria potencia de fuego y dotación para los requerimientos defensivos que tenía que asumir Inglaterra. Así fue como se emprendió un arduo proceso de transformación del *concepto* inicial para dar con una fórmula equilibrada entre la rapidez y la potencia. A inicios de 1649 la marina inglesa alineaba 72 navíos, de los que una cuarta parte montaba una treintena de piezas de artillería, y de los cuales había tres que superaban los 70 cañones<sup>293</sup>. Es decir, se trataba de una marina en la que predominaban las unidades medias y ligeras.

En abril de ese año el Almirantazgo emitió las primeras instrucciones para construir cinco nuevos navíos en estilo fragata, pero una de ellas con un armamento que se correspondiese con un barco de tercera clase y 44 cañones. Las obras correrían bajo la dirección de Pett Sr., en

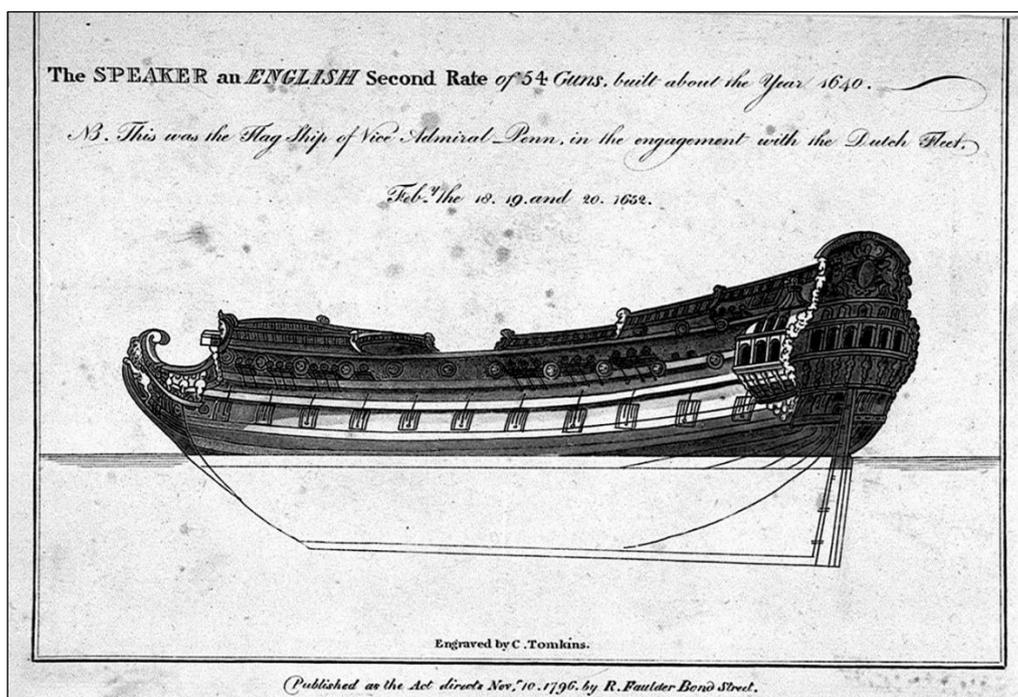
---

<sup>291</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 338; Lavery, 1983: 19; Gardiner & Lavery (eds.), 1992: 27-28.

<sup>292</sup> Glete, 1993, vol. 1: 171. En 1647 finalizó la segunda tanda de fragatas de la primera fase del rearme. Dos —el *Phoenix* y el *Tiger*— fueron construidas en Woolwich y las otras dos —el *Dragon* y el *Elizabeth*— en Chatham y Deptford, respectivamente, por Goddar y Peter Pett Sr. y Jr. Lavery, 1983: 159.

<sup>293</sup> Friel, 2003: 127-128.

Deptford, Christopher Pett, en Woolwich, y Eastwood, en Portsmouth<sup>294</sup>. La solicitud de una fragata de más de cuarenta cañones de porte —los mismos que un *great ship*— ya supuso un primer paso en la evolución hacia un nuevo modelo de mayor tamaño, que cristalizó en la primavera de 1650, cuando en abril fue botado el *Speaker*, de 727 toneladas, 116 pies de quilla (frente a los 85 pies de la quilla del *Constant Warwick* y los 100 de la fragata arquetípica del período), 34 pies y 4 pulgadas de manga y 143 pies de eslora, armado con 44 cañones (fig. 10). Este barco dio paso a la clase homónima de fragatas, artilladas con una media de 50 cañones<sup>295</sup>. De manera progresiva, las fragatas incorporaron un segundo puente artillado, castillos a proa y popa, de manera homogénea a partir de 1650, cuando los comisarios navales discutieron sobre el asunto; se buscaba conferirles mayor poder artillero a las fragatas de tercera clase, mientras que las más ligeras prescindirían de estos añadidos. Los castillos que se le añadieron a las fragatas eran más bien elevaciones sobre la cubierta, por lo que no deberíamos entenderlos en su sentido literal de una esbelta superestructura dotada de fuerte armamento<sup>296</sup>.



**Fig. 10.** Vista de perfil y popa del *Speaker*, de 54 cañones, según un grabado de Charles Tomkins, publicado por R. Faulder en 1796. Fuente: RMG NMM PAD0262.

<sup>294</sup> TNA SP 25/123/18, Admiralty Committee to the Navy Commissioners, Derby House, 12/4/1649.

<sup>295</sup> De la clase *Speaker* se construyeron trece unidades, incluido el propio *Speaker*. Este barco sufriría notables alteraciones e incrementos en su porte artillero, hasta las 50-56 piezas en el segundo lustro de los cincuenta y las 60 a partir de la Restauración. Lavery, 1983: 19, 21, 159. No nos perderemos en detalles, simplemente queremos exponer que el número de cañones que portaba un barco en su vida útil no era fijo, sino aproximado y oscilante.

<sup>296</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 338. De otra manera, las fragatas originales, de tan solo un puente artillado y carentes de castillos, no habrían bastado para enfrentarse a los bajeles de guerra de porte medio en servicio en la mayoría de las marinas militares europeas de la época. Lavery, 1983: 21; Gardiner & Lavery (eds.), 1992: 13.

La tendencia general que experimentaron los diseños navales desde mediados del siglo XVII en adelante fue hacia el agrandamiento para aumentar su poder artillero, lo que daría paso en el futuro al *navío de línea*<sup>297</sup>. Aunque, para empezar, las modificaciones señaladas dieron lugar a un tipo de fragata de mayor porte que se denominó *great frigate*, si bien de esta clase solo vería la luz un barco, el *Antelope*, lanzado en Woolwich en 1651, que montaba una fuerza de 56 bocas de cañón. Las *great frigates* y las unidades de la clase *Speaker* eran relativamente poco comunes, por lo que se verían complementadas por fragatas de menor porte, de cuarta clase, que montaban 38-40 piezas de artillería y que constituirían por número y capacidad la espina dorsal de la marina de guerra de la República; pertenecían a las clases *Phoenix*, *Elizabeth* y *Ruby*. Entre 1650 y 1654 se construyeron casi todas fragatas ordenadas por las autoridades del Almirantazgo, dentro del programa de ampliación de la marina de guerra<sup>298</sup>.

A pesar de todas estas alteraciones del diseño original, las fragatas de nuevo modelo construidas entre 1650 y 1654 conservaron los elementos definitivos esenciales que permitían categorizarlas como tales: líneas finas, diseño estilizado, perfil bajo y velocidad. En 1655, como refuerzo a las fragatas, fue incorporado un navío de guerra pesado, de 1.258 toneladas, 131 pies de quilla, 42 de manga y 18 de puntal, armado con 80 cañones: el *Naseby*, bautizado en honor a la victoria de las armas parlamentarias. Los otros navíos pesados construidos fueron: *London* (1654), *Dunbar* (1656), *Richard* (1658), de 64 cañones los dos primeros y 70 el tercero<sup>299</sup>.

Las fragatas convivieron con un variopinto plantel de diseños navales, entre los que se encontraban aquellos barcos heredados de la vieja marina militar prerrevolucionaria, incluida la flota de batalla de *great ships*<sup>300</sup>. Gracias a esta variedad de tipologías navales, la marina de la República gozó de una gran polivalencia que constataría por la vía de los hechos cuando tuviese que medirse con un enemigo de altura como las Provincias Unidas. Los bajeles de mayor fuerza y potencia de fuego —los *great ships*— se revelaron decisivos en los cruentos choques con las escuadras neerlandesas, además de cumplir una función como arma de disuasión. Las fragatas, por su parte, cargaron con el peso de las operaciones de dominación y *sea-denial* a sus enemigos. Esto implicaba la apuesta inglesa por una *flota de crucero*, que priorizaba el control continuo de las comunicaciones marítimas y de los tramos litorales, tareas rutinarias de patrulla y capacidad para bloquear puertos enemigos, es decir, para negarle al enemigo la

---

<sup>297</sup> Gardiner & Lavery (eds.), 1992: 10-11.

<sup>298</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 339. De la clase *Phoenix* apenas se construyeron tres unidades; de la clase *Elizabeth*, trece, entre 1650 y 1654; de la clase *Ruby*, once entre 1651 y 1654 y otras dos más entre 1655 y 1661; hubo fragatas que no siguieron ningún patrón estándar. Lavery, 1983: 159-160.

<sup>299</sup> *Ibid.*: 21, 28-29, 160.

<sup>300</sup> De los 121 barcos en servicio en 1660, todavía se contaban 22 pertenecientes a la época prerrevolucionaria. Oppenheim, 1988 [1896]: 338; Gardiner & Lavery (eds.), 1983: 11-12.

presencia en el mar. Una doctrina que difiere de la *flota de batalla*, pensada en la búsqueda de la batalla decisiva que destruyese las fuerzas navales enemigas<sup>301</sup>.

La primera guerra anglo-neerlandesa, la contienda más naval de la historia moderna europea, permitió a los ingleses probar en una situación de fuego real las aptitudes tácticas de la marina en la que tanto habían invertido. La marina militar republicana, aunque muy poderosa, al comienzo de la contienda encajó varios reveses militares ante las formaciones neerlandesas en los compases iniciales de la contienda, lo que demostró que aún quedaba camino por recorrer. Así que se puso un especial énfasis en los procedimientos tácticos en combate, específicamente en el poder destructivo de las andanadas y en la manera de perfeccionar su descarga, lo que condujo a la adopción de la *línea de batalla*<sup>302</sup>.

A comienzos de los años cincuenta, la marina militar parlamentaria se encontraba mejor preparada que su contrapartida neerlandesa. Los factores explicativos son múltiples, pero quizás los dos que más nos compete exponer aquí sean: 1) la mayor potencia de fuego de la que gozaba la marina republicana inglesa; 2) una mayor familiarización y predisposición por parte de las tripulaciones inglesas a implementar tácticas de combate más innovadoras. Los neerlandeses, en cambio, confiaron más en los procedimientos tácticos tradicionales largamente empleados contra las fuerzas españolas y que les había reportado la victoria en 1639. Que las innovaciones tácticas en la marina inglesa las introdujesen los avezados oficiales pertenecientes a las fuerzas terrestres que se habían destacado en las filas del NMA, ahora reconvertidos en prominentes mandos navales o *generals-at-sea*, es cuanto menos paradójico. Supieron trasladar con éxito la organización táctica de las formaciones terrestres a las formaciones navales; la línea de fuego, en vez integrada por mosqueteros, se compondrían de barcos, que descargarían toda la artillería del costado contra el enemigo creando una mortífera cortina de fuego. La primera disposición por escrito que alude inequívocamente a la línea de batalla en la guerra naval la encontramos en las *fighting instructions*, publicadas en Portsmouth el 29 de marzo de 1653, justo tras la batalla de Portland, y con firma de George Monck, Robert Blake y Richard Deane<sup>303</sup>.

---

<sup>301</sup> Glete, 1993, vol. 1: 165-166, 171.

<sup>302</sup> Fue entonces cuando se desarrolló el navío de línea del mínimo tamaño necesario para su efectividad en el combate, que debía montar una treintena de cañones; o, dicho de otro modo, la fragata de porte medio a mediados del siglo XVII. Gardiner & Lavery (eds.), 1992: 7, 11, 13-14; Glete, 1993, vol. 1: 180-184.

<sup>303</sup> Las *fighting instructions* de marzo de 1653 era un listado de 14 instrucciones en que se detallaba cuál debía ser el procedimiento en combate de la escuadra para imponerse a la formación enemiga. Se le atribuye al *general-at-sea* George Monck la introducción de la línea de batalla en la marina inglesa. Este oficial se unió a las fuerzas de mar en noviembre de 1652, poco antes de la derrota de Blake en Dungeness, lo que hizo ver al primero la necesidad de recurrir a nuevos sistemas tácticos para vencer. Lavery, 1983: 27. El texto íntegro de las *fighting instructions* puede consultarse recopilado en Corbett (ed.), 1905, vol. XXIX, bajo el epígrafe *By the Right Honourable the Generals and Admirals of the Fleet. Instructions for the better ordering of the fleet in fighting*: 99-104.

Sin ser un planteamiento revolucionario (ya se usaba la andanada en el siglo XVI), sí merece destacarse el énfasis puesto por los mandos ingleses en la maniobra coordinada de la flota durante la batalla. La escuadra debía acercarse a la flota del enemigo en línea de a uno, cada barco junto al otro, con el buque insignia en el centro de la formación. Era obligación del almirante al frente de la escuadra el mantenimiento de la línea cerrada. Una vez logrado, había que descargar toda la fuerza del costado contra el enemigo, procurando diezmarlo en todo lo posible y debilitarlo. Puesto que la formación no debía deshacerse ni dejar huecos bajo ningún concepto: «every ship of the said squadron shall endeavour to keep in a line with the admiral, or he that commands in chief, next unto him, and nearest the enemy [...]»<sup>304</sup>, las unidades seriamente maltrechas se retirarían para que su lugar fuese ocupado por otra de refuerzo: «in case any ship shall be distressed or disabled [...], thus distressed shall make a sign by the weft of his jack or ensign, and those next him are strictly required to relieve him»<sup>305</sup>. Si un barco necesitaba retirarse de la formación por sufrir alguna vía de agua o porque requería alguna reparación de arreglo rápido, debía indicarlo mediante un gallardete en el penol de mesana<sup>306</sup>.

Para que esta táctica surtiese el mayor efecto deseado, se aconsejaba contar con una clara superioridad numérica desde el inicio del enfrentamiento, por lo que toda la flota debía entrar en la batalla. Bajo ningún concepto se divertirían unidades en retener los barcos enemigos capturados, pues repercutiría en contra del mantenimiento de la formación propia: «...any of the enemy's ships into our hands, special care is to be taken to save their men as the present state of our condition will permit in such case...», por lo que dichos barcos capturados deberían destruirse de inmediato para que las unidades propias no rompiesen la línea de combate: «...but that the ships be immediately destroyed, by sinking or burning the same, so that our own ships be not disabled or any work interrupted by the departing of men or boats from the ships; and this we require all commanders to be more than mindful of»<sup>307</sup>.

Donde debía ponerse el foco era en el bloqueo y destrucción de la escuadra enemiga, lo que asimismo imponía un acercamiento al enemigo para obstruir su retirada<sup>308</sup>. Si en 1645 el combate individual entre barcos consistía en el intercambio de andanadas, para 1650 se había convertido en una lucha penol a penol. Lograda la perfecta línea cerrada, no habría razones para temer por las partes más vulnerables de los barcos, la proa y la popa, pues a los bajeles enemigos les resultaría muy complicado abrir fuego contra ellas. La flota podría retirarse si la batalla se

---

<sup>304</sup> Instrucciones núms. 1, 2 y 3, *Ibid.*: 99-100.

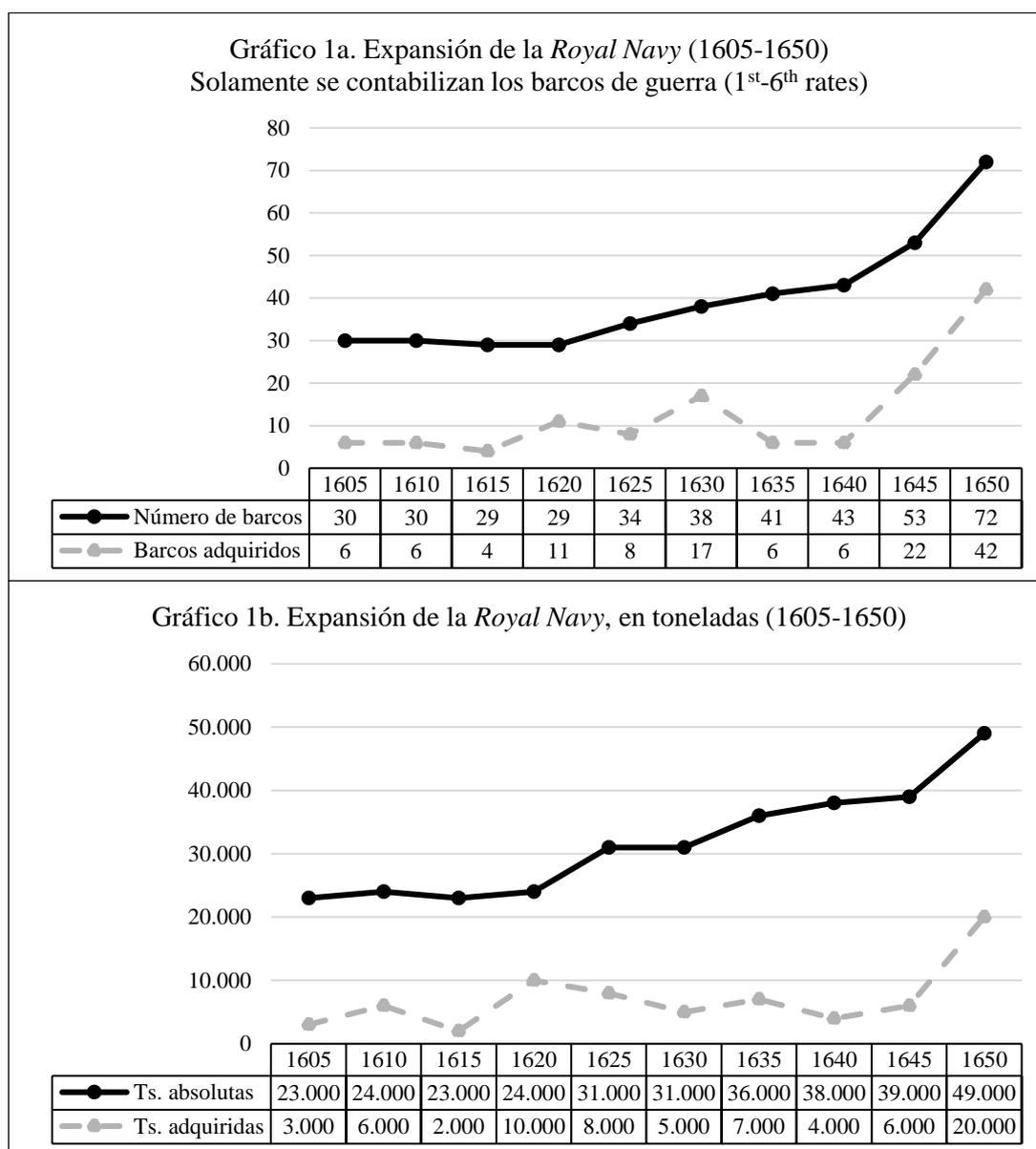
<sup>305</sup> Instrucciones núms. 4 y 5, *Ibid.*: 100-101.

<sup>306</sup> Instrucción núms. 6, *Ibid.*: 101.

<sup>307</sup> Instrucción núm. 10, *Ibid.*: 103.

<sup>308</sup> Instrucción núm. 7, *Ibid.*: 101-102.

alargaba hasta el ocaso, lo que desaconsejaría continuar por falta de visibilidad, aunque para eso el general al frente de la escuadra tendría que emitir la señal pertinente<sup>309</sup>.



Fuente: Glete, 1993, vol. 1: 130.

Como puede observarse, las instrucciones priorizaban el juego de las andanadas como fuego de supresión para diezmar todo lo posible al enemigo y dejarlo tocado. El abordaje, en cambio, solo se reservaría para las unidades enemigas que ya hubiesen sido vencidas a efectos prácticos, viesan entorpecida su capacidad de maniobra o hubiesen quedado descolgadas de su formación<sup>310</sup>. La adopción de estas instrucciones no solo tuvo una primera consecuencia en la victoria táctica de Inglaterra sobre las Provincias Unidas, como quedó patente en el gran choque

<sup>309</sup> Instrucción núm. 14, *Ibid.*: 104.

<sup>310</sup> Lavery, 1983: 27.

de Gabbard (2-3 de junio de 1653), que asistió al estremecedor enfrentamiento de 100 navíos ingleses contra 98 neerlandeses, sino que conoció también consecuencias de mayor calado y trascendencia<sup>311</sup>. Tal vez la más importante —o la más pertinente en este estudio— sea el inicio de la homogeneización de los tipos navales para facilitar la maniobra coordinada de toda la flota y el mantenimiento de la formación en línea<sup>312</sup>.

En 1651, previo estallido de la guerra neerlandesa, la inteligencia veneciana informaba de los progresos del rearme inglés; cifraron en 80 los navíos de guerra en servicio (Anexo 2.4.), y aseguraban que el número de unidades en servicio podría acrecentarse a 150-200. Según sus afirmaciones, por lo que se refería a la calidad de los barcos, del armamento y de las tripulaciones, se trataba de la mejor marina de guerra del mundo, aunque en semejante aseveración se percibe un exceso de optimismo<sup>313</sup>. En apenas un lustro (1649-1654) la marina republicana incorporó 28.000 toneladas, unas cifras que despejan cualquier duda sobre el incremento de su tamaño (gráficos 1a y 1b). A fines de octubre de 1651 solo en labores de vigilancia en las aguas territoriales había 39 navíos desplegados, que movilizaban un total de 3.490 efectivos y montaban 896 cañones (Anexo 2.4.).

En la totalidad del período republicano (1640-1660), la marina militar se vio engrosada con el ingreso de más de 200 unidades (Anexo 2.2.), de las que 98 eran fruto de la incansable actividad de los astilleros. La distribución de las altas, como se observa en el Gráfico 2, es muy desigual. En el quinquenio de 1649-1654 fue cuando se concentraron casi todas las altas, hasta 42 barcos de nueva fábrica, todos ellos categorizados como fragatas, mientras que en la segunda mitad de la década se estabilizó el tamaño de la marina. El año en el que se registró el pico máximo de altas por construcción fue 1654 (Gráfico 2), cuando se finalizaron las obras de casi todas las fragatas del programa iniciado cinco años atrás. Aunque el cómputo total, si incluimos las capturas y las compras, ascendería a 157 unidades, casi en su mayoría barcos neerlandeses y corsarios franceses<sup>314</sup>.

Los máximos coinciden con la primera guerra anglo-neerlandesa, cuando entre 1652 y 1653 dieron alta 38 y 42 bajeles, respectivamente (Anexo 2.2 y Gráfico 2), la mayoría de ellos capturados a los neerlandeses. En esos años de guerra se ordenó la movilización de todos los

---

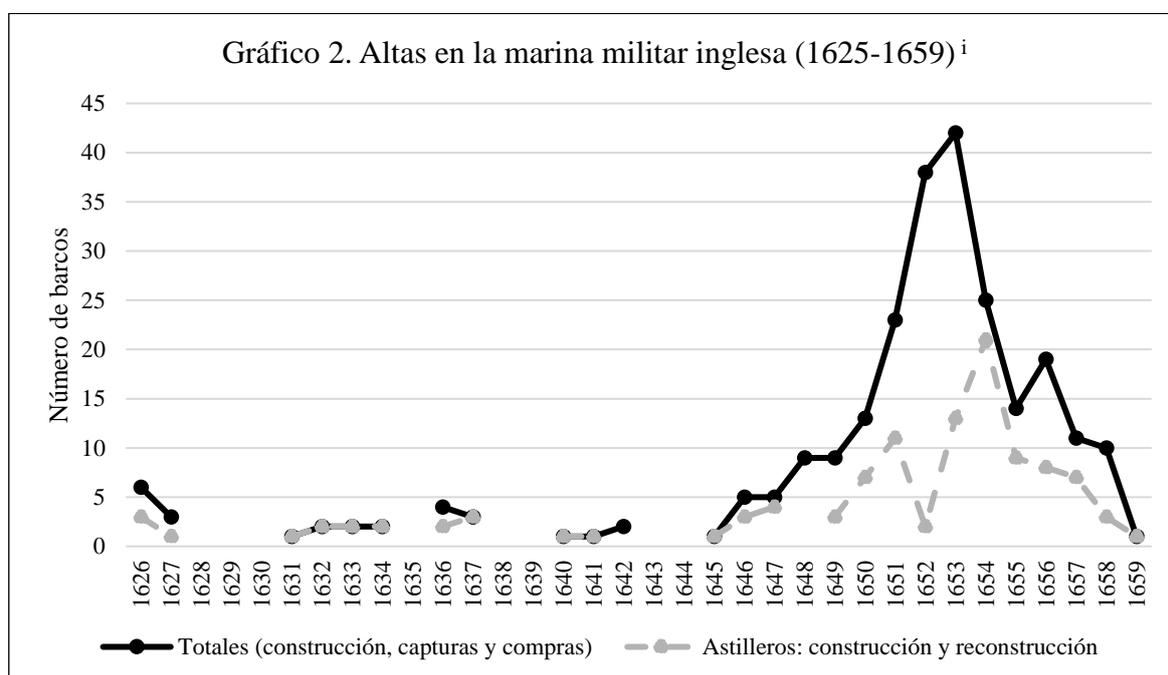
<sup>311</sup> La historiografía naval inglesa sitúa la batalla de Gabbard como el punto de arranque de la línea de batalla en su concepción teórica plena. Gardiner & Lavery (eds.), 1992: 11-12.

<sup>312</sup> *Ibid.*: 14-15; Glete, 1993, vol. 1: 168-172, 176, 178.

<sup>313</sup> CSPV 1647-1652, 28/497-498, Basadonna to the Doge and the Senate, Madrid, 21/6/1651.

<sup>314</sup> Capp, 1989: 52. Entre 1649 y 1651 los corsarios armados por el Parlamento triplicaron el número de sus capturas: de 22 presas en 1649 a 50 capturas en 1650, 126 en 1651 y 106 en 1652. Groenveld, 1987: 561. Durante el primer semestre de 1652, en la fase previa a la guerra con las Provincias Unidas, hasta 106 buques neerlandeses de diversos portes fueron capturados por los ingleses. Brenner, 2011 [1993]: 647, 699-700.

barcos disponibles y útiles para la campaña. Muchas de las unidades prendidas a los neerlandeses serían incorporadas a la marina, lo que contribuyó a su acrecentamiento<sup>315</sup>.



<sup>[i]</sup> No se contabilizan los mercantes movilizados o alquilados temporalmente durante la guerra; el número sería muy difícil de cuantificar con rigor, más incluso que el número de barcos dados de alta oficialmente en la marina, ya que, en ocasiones, la movilización podía ser solo por unos pocos días. Fuente: Oppenheim, 1988 [1896]: 254-255, 330-337; Lavery, 1983: 158-160.

El empleo de mercantes artillados continuaría vigente a lo largo de la etapa republicana, aunque cada vez con peor rendimiento. Ya en 1650, para el apresto de la guardia de verano, se recurrió a 28 mercantes con el fin de reforzar los 44 navíos de guerra y 8.000 hombres ya movilizados<sup>316</sup>. Conforme se intensificaba el ritmo de construcción de nuevos navíos y aumentaban altas en los astilleros, además de las capturas de embarcaciones enemigas, menor era la necesidad de recurrir a mercantes. En diciembre de 1653, el número de estos barcos aptos para el servicio castrense (superiores a las 200 toneladas), no debió de superar las 63 unidades, por lo menos entre los que se encontraba en el Támesis, de los cuales casi la mitad oscilaban entre las 300 y 200 toneladas<sup>317</sup>. La adopción de la línea de batalla como táctica de combate, además, relegó los mercantes a un plano secundario, pues eran demasiado débiles como para aguantar en la línea. Los mismos oficiales desconfiaban de su utilidad y de los dueños de estos barcos, que recelaban de la autoridad parlamentaria<sup>318</sup>.

<sup>315</sup> Stradling cifra en 42 las unidades neerlandesas apresadas por los ingleses y llevadas a Plymouth entre febrero de 1653 y agosto de 1654. Stradling, 1992: 286.

<sup>316</sup> TNA SP 25/87/109-110, Order in Parliament, touching the next summer guard, Westminster, 1/1/1650.

<sup>317</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 343

<sup>318</sup> Capp, 1989: 121.

Para entonces, el tamaño de la marina de guerra se había extendido tanto que, aparte de las 63 unidades desplegadas en la defensa de las aguas territoriales, o *narrow seas*, y del litoral de la República, incluido el Canal de la Mancha, y de las 20 estacionadas en los astilleros, se han de considerar las escuadras que por entonces se estaban aprestando en las bases navales del Sur de Inglaterra bajo las órdenes de Robert Blake (29 unidades) y William Penn (38 unidades), comisionadas para los mares Mediterráneo y Caribe, respectivamente, lo que elevaba a 152 el número de bajeles en servicio en la marina militar inglesa<sup>319</sup>. Repárese en la disponibilidad de barcos para octubre de 1654, cuando los preparativos para la expedición antillana estaban en plena marcha (Anexo 2.5.). Apenas meses después, en abril de 1655, en las gradas de Woolwich se finalizaba la construcción del *Naseby*, que con su tres puentes artillados y 80 cañones estaba llamado a convertirse en el nuevo orgullo de la marina republicana. En ese mismo año, la marina militar empleaba unos 13.000 efectivos a flote y consumía en orden de 50.000-75.000 libras cada año en el mantenimiento de los barcos<sup>320</sup>.

En resumen, hemos querido presentar una perspectiva general de la marina de guerra de Inglaterra en los años centrales del siglo XVII, de dónde procedía, cómo se había transformado conforme a los propios cambios políticos de los que las mismas Islas Británicas fueron testigo y cuáles eran sus características en la antesala de la campaña contra el Caribe español, tanto sus puntos fuertes como sus puntos débiles. A todas luces, era una fuerza formidable, que los observadores atentos —nos referimos a la inteligencia veneciana— atribuyeron a la propia forma de gobierno oligárquico y mercantil que se había instalado en Inglaterra desde 1649, así como al celo del Protector, en lo que intercedió el miedo a las amenazas externas, por dotarse de gran poder disuasorio en el mar<sup>321</sup>. He aquí la fuerza que se mediría con el sistema defensivo naval español en la ejecución del designio del *Lord Protector*.

## **2.5. El momento imperial (1654-1655): la planificación del *Western Design***

El historiador David Armitage situó cronológicamente el *momento imperial* de la Inglaterra de Cromwell en el período que comprende desde abril de 1654, con el final de la primera guerra anglo-neerlandesa, hasta la apertura del segundo Parlamento del Protectorado, en septiembre de 1656. En ese corto espacio de tiempo el proyecto del *Western Design* adquirió su madurez plena, tanto en su planteamiento teórico como en las directrices de su puesta en práctica, que lo

---

<sup>319</sup> BL Add MS 32471, fols. 57v-59v; Stowe MS 322, fols. 72r-73r.

<sup>320</sup> Ashley, 1962 [1934]: 48; Capp, 1989: 9-10.

<sup>321</sup> CSPV 1653-1654, 29/334, Lorenzo Paulucci to Giovanni Sagredo, London, 2/11/1654; Capp, 1989: 72; Fusaro, 2017: 158.

hizo trascender en el tiempo. Dicho momento imperial le conferiría una impronta indeleble a la futura configuración del imperialismo británico. Fue entonces, de hecho, cuando se utilizó por vez primera la imagen de Minerva, diosa romana de la sabiduría y la estrategia militar, pero reconvertida en *Britannia*, armada con tridente y flanqueada por un león, como una alegoría de la nación inglesa<sup>322</sup>.

También fue entonces, a raíz del ataque contra la plaza de Santo Domingo en la primavera de 1655, cuando se trató de llevar a efecto el proyecto esbozado sobre el papel, aunque sin el éxito que se esperaba, salvo la inesperada —e improvisada— captura de Jamaica; se procedió al primer bloqueo de la costa gaditana para interceptar las flotas de Indias en su singladura de regreso a España; finalmente, también en septiembre, se publicó la *República de Oceana*, de James Harrington, obra cumbre del republicanismo inglés. La historiadora Carla G. Pestana ha reivindicado el carácter revolucionario del *Western Design*, aunque se limitase a la isla de Jamaica, para la articulación del Caribe anglosajón en la segunda mitad del siglo XVII, por haberse llevado a cabo en 1654, justo en el momento álgido de la Revolución, tras la victoria frente a los neerlandeses en el mar y el afianzamiento de una autoridad política central<sup>323</sup>.

La persona en quien se ha visto tradicionalmente al auténtico demiurgo tras la idea del *Western Design* es Thomas Gages, quien a través de sus escritos inspiraría la idea que Oliver Cromwell trataría de materializar. La influencia de Gage en la política colonial de Cromwell está fuera de cualquier duda; este depositó una gran confianza en el primero, más de lo que aconseja la prudencia, maravillado por la seguridad con la que el antiguo dominico detallaba la rapidez con que se desmoronaría la autoridad imperial española en las Indias. Así, confiando en un triunfo rápido y fácil, cuyo bajo coste sería ampliamente resarcido por el inmenso botín que esperaba obtener de conquistar los dos virreinos, Cromwell tuvo en Gage a uno de sus más cercanos consejeros en el diseño de la estrategia<sup>324</sup>.

En 1648, un año antes de la instauración de la República, fue publicado en Londres el célebre libro de Thomas Gage *The English-American, his travel by sea and land; or a New Survey of the West Indies*, con epístola dedicatoria a sir Thomas Fairfax y prologado en verso

---

<sup>322</sup> Armitage, 1992: 533-534.

<sup>323</sup> Pestana, 2017: 5-6.

<sup>324</sup> Así lo advirtió Edmund Ludlow, MP por Wiltshire (1646-1653), miembro del tribunal que juzgó a Carlos I, dirigente del Parlamento, y consejero de Estado de la República que se negó a reconocer a Oliver Cromwell como *Lord Protector* en 1653, tras el fracaso del *Barebone's Parliament*. Además, Ludlow estuvo muy enterado de los preparativos del *Western Design*, conocía el esquema general de actuación y acreditó la influencia de Gage, como recogió en sus *Memoirs*, 1894, vol. 1: 384, 417. Una influencia que se corrobora en otras fuentes: Whitelock (ed.), 1853: 189-190; *Burton's Diary*, I, cxlv; Long, 1774, I: 221-222. Una breve relación de autores que desde el siglo XX han trabajado la figura de Gage: Fortescue, 1894: 184; Strong, 1899: 235; Newton, 1933: 214-215; Inchaustegui Cabral, 1958: 249-254. Sobre la influencia ejercida por Thomas Gage, nos remitimos a Tejera Llano, 1982; Pestana, 2017: 7-8; Sanz Camañes, 2022: 132-133.

por Thomas Chaloner, quien suscribía la tesis de Gage en cuanto a la conquista de la orilla más occidental del mundo «donde los colores de Inglaterra nunca habían ondeado» para seguir la senda tiempo atrás marcada por Hakluyt, Purchas, Ramusio, etc. Básicamente, Chaloner afirmó que la hoja de ruta imperialista que definía Gage era una labor que merecía la pena el esfuerzo. Recogemos la última estrofa, en la que canta las riquezas «with gold, with pearls and gems» que la empresa reportaría a Inglaterra, así como la misión providencial que le había sido asignada al pueblo inglés en su lucha contra la idolatría papal y la liberación de los pueblos indígenas del yugo español<sup>325</sup>.

Como explica el propio Gage en su epístola dedicatoria a sir Thomas Fairfax, antes de su conversión al protestantismo más riguroso y de erigirse en persecutor de los católicos, había pasado doce años de su vida (1625-1637) en Nueva España en calidad de fraile dominico y párroco<sup>326</sup>, lo que le había permitido recorrer vastas regiones de la América virreinal y tomar buena cuenta de todo lo que observaba en la administración imperial española: «I shall offer no Collections, but such as shall arise from mine own observations [...] To your Excellency therefore I offer a New-World, to be the subject of your future pains, valour, and piety, beseeching your acceptance of this plain but faithful relation of mine». En efecto, *The English-American* proporcionaba una relación exhaustiva —y descaradamente plagiada de la relación de Cortés y la *Hispania Victrix* de López de Gómara— de los lugares que conoció Gage allende el océano, aunque distorsionada por el ardoroso sesgo que tan característico es a quienes reniegan de sus antiguos principios y buscan distanciarse de su propio pasado<sup>327</sup>. Fue lo que le sucedió a Thomas Gage, quien se replanteó su fe a raíz del desengaño que experimentó en el transcurso de su etapa en las Indias españolas. Su modelo a seguir para la empresa antillana —el fracasado proyecto de una colonia puritana en la isla de Providencia— es muy revelador de la conversión interna que experimentó Gage<sup>328</sup>.

En el verano de 1654, cuando se ultimaban los aprestos navales de la expedición, Gage detalló a Cromwell en un memorial titulado *Some brief and true observations concerning the West-Indies* los puntos débiles que achacaba al imperio español, lo que iba acompañado de un

---

<sup>325</sup> Thomas Chaloner, «Upon the Worthy Work, of his Most Worthy Friend and Author», s/n, prólogo a la primera edición de Thomas Gage, *The English-American, his travel by sea and land; or a New Survey of the West Indies*, London, printed by R. Cotes, 1648. Una edición facsímil en Newton (ed.), 1946. Este trabajo de Gage conoció tal éxito de divulgación que fue traducido a otras lenguas, como el francés y el castellano. Disponemos de una edición facsímil en castellano, con el título *Nuevo reconocimiento de las Indias Occidentales*, del FCE, editado por Elisa Ramírez Castañeda, 1982.

<sup>326</sup> Inchaustegui Cabral, 1958: 249-250; Newton, 1969.

<sup>327</sup> Gage, 1648: «The Epistle Dedicatory», s/n. Gage se comprometería fervientemente con la causa puritana en la Inglaterra revolucionaria. Desde 1653 empezó a officiar como pastor protestante al frente de una congregación. CSPD 1653-1654, 57/30, Thomas Gage, to certificate in favour of Anne, widow of Thomas Trice, 22/8/1653.

<sup>328</sup> Gage, 1648: 77-78.

halagüeño pronóstico de las posibilidades económicas que ofrecía la explotación de los recursos americanos. En su estilo habitual, el texto de Gage estaba repleto de alusiones a los designios del Señor, a cuya voluntad atribuyó la fortaleza marítima de Inglaterra, con la que debía cumplir la sagrada misión que le había sido encomendada al pueblo inglés. Como también atribuyó la pobreza, el atraso y la indefensión de las posesiones españolas en el Nuevo Mundo a la desidia y corrupción moral de las autoridades políticas y eclesiásticas de la América virreinal<sup>329</sup>.

Retrató al imperio español como un gigante con pies de barro, incapaz de defender su extenso litoral americano. Bastarían dos años —calculó Gage— para conquistar la tierra firme americana, una vez se hubiese asegurado el control de la cuenca caribeña. La debilidad que este autor le achacaba al dispositivo defensivo español en América, ciertamente, partía de una base real, como así lo acreditaba la constante infiltración de potencias europeas en el Caribe durante la primera mitad del siglo, aprovechándose de los vacíos demográficos existentes. Pero también es cierto que Gage distorsionó su retrato, acaso inducido por sus propios prejuicios hispanóforos. Así se trasluce cuando aseveró que la proclividad de los españoles a la holganza los disuadiría de responder a la agresión: «the Spaniards cannot oppose much, being a lazy, sinful people, feeding like beasts upon their lusts, and upon the fat of the land, and never trained up to wars»; tampoco podrían contar con el apoyo armado de los mestizos, negros o indios<sup>330</sup>. Estos prejuicios también los aguardaban personas como John Higgison, administrador de Nueva Inglaterra, y el comisario Edward Winslow, quienes creían que Dios dispondría una fácil victoria para las armas inglesas. La subestimación de las capacidades españolas y del desafío que la naturaleza americana interpondría a las capacidades logísticas inglesas pueden explicar la chapucera elaboración estratégica del *Western Design*<sup>331</sup>.

La estrategia para legitimar la campaña, dado que España e Inglaterra estaban en paz y por entonces no había razones que justificasen la contienda, se sustentaría en: 1) un victimismo cuidadosamente pensado, que aludiese a las comunidades británicas que habían sido expulsadas de las Antillas Menores por los españoles; y 2) una retórica provista de una carga providencialista en línea con el puritanismo que profesaban los dirigentes republicanos, los nuevos mercaderes coloniales y las autoridades parroquiales de Nueva Inglaterra. Se trataría de liberar a los indios del yugo español, ampararlos bajo el manto protector de Cromwell y la predicación de la *verdadera fe* entre ellos para alejarlos de la *idolatría papista*<sup>332</sup>.

---

<sup>329</sup> *TSP*, III: 59-61; Inchaustegui Cabral, 1958: 250.

<sup>330</sup> *TSP*, III: 59-60; Pestana, 2017: 7, 16.

<sup>331</sup> Prestwich, 1950: 108; Pestana, 2005: 2-4; Pérez Tostado, 2011: 204.

<sup>332</sup> *TSP*, III: 59; Gage, 1648, «The Epistle Dedicatory», s/n.

Si bien es cierto que el basamento religioso del *Western Design* se presentaba heredero de esos libelos de la época isabelina<sup>333</sup>, la primera persona que le confirió la forma y fondo que seguiría Cromwell fue un pastor congregacionista de Boston llamado John Cotton, en quien Frank Strong e Inchaustegui Cabral identificaron al primer inspirador de la expedición antillana, en lugar de Thomas Gage<sup>334</sup>. Al parecer (aunque los indicios son débiles), el agente que sirvió de enlace entre Cotton y Cromwell fue otro religioso, William Hook, también pastor puritano, de la parroquia de New Haven, Connecticut, además de pariente lejano de Oliver Cromwell.<sup>335</sup> En 1651, Oliver Cromwell se dirigió por carta a Hook para que remitiese un mensaje a Cotton, lo que abriría la puerta a dicha relación epistolar entre este y el futuro *Protector*<sup>336</sup>.

John Cotton escribió una misiva a Oliver Cromwell fechada en 28 de julio de 1651 en la que bendecía la actuación de este durante la Revolución, así contra las fuerzas realistas como contra los presbiterianos y otros rivales. Cromwell respondió el 2 de octubre de 1651, asegurándole a Cotton que estaba preparado para servir a los feligreses de su congregación. Pues bien, lo que Cotton le sugirió a Cromwell no fue sino una ofensiva contra los territorios americanos bajo la soberanía del rey español. En una alusión del libro del Apocalipsis de San Juan y valiéndose de las alegorías bíblicas en él contenidas, Cotton le expuso a Cromwell que el objetivo último de la empresa militar contra los españoles en América era *secar el Éufrates*<sup>337</sup>. Al cabo de un año, en diciembre de 1652, le llegó el óbito a Cotton.

Originalmente, la expulsión de los españoles de sus asentamientos americanos era identificada con el pasaje apocalíptico citado por Cotton referente al río Éufrates. Para Frank Strong e Inchaustegui Cabral, la petición de Cotton marca «el primer hecho tangible, la idea lanzada al surco, que conduciría varios años después al Plan Antillano de Cromwell [...] el germen del Plan Antillano». Dicho documento, siguiendo el criterio de este historiador, demuestra que la inspiración original que recibió Cromwell no provino tanto de Thomas Gage o de sir Thomas

---

<sup>333</sup> Para una reciente lectura al respecto de la confluencia del puritanismo militante con inquietudes materiales más mundanas en la concepción del *Western Design*, véase Offen, 2020: 428.

<sup>334</sup> Antes de su partida al Nuevo Mundo, donde se convertiría en el «Patriarca de Nueva Inglaterra», John Cotton ya había oficiado como párroco en el Boston inglés (Lincolnshire). A Cotton se lo reconoce principalmente por su obra titulada *The Pouring Out of the Seven Vials*, publicada en Londres (1642). *Cromwell's Letters*, II, CLXXXIV: 238-239; *TSP*, I: 565; Strong, 1899: 239; Inchaustegui Cabral, 1958: 227-228, 232. En 1630 predicó un sermón por la partida de la flota de Winthrop hacia Nueva Inglaterra para infundirles ánimos en su misión de fundar la Nueva Jerusalén. Elliott, 2006: 173. Una reflexión acerca de la influencia isabelina en el proyecto de Cromwell, en Alloza Aparicio, 2015: 209; Sanz Camañes, 2022: 117-118.

<sup>335</sup> A William Hook se le atribuye la autoría del sermón *New England's Tears for New England's Fear* (1640) y del *Catechisme for the Church at New Haven* (1659). Strong, 1899: 239.

<sup>336</sup> *Cromwell's Letters*, II, CLXXXIV: 239.

<sup>337</sup> Inchaustegui Cabral, 1958: 224-227. Una terminología de reminiscencia apocalíptica: «El sexto ángel derramó su copa sobre el gran río Éufrates; y el agua de este se secó, para que estuviese preparado el camino a los reyes del Oriente» (Ap. 16:12). El historiador Inchaustegui Cabral, quien alude a estos hechos en *Ibid.*, 1958: 232, se basa en los testimonios recogidos en MHS SC, MS N-905, P-87 *Diary of Samuel Sewall*, V: 436-437.

Modyford (sobre quien volveremos más adelante) como del pastor John Cotton, en quien deberíamos ver, por ende, al primer inductor de la guerra contra el papismo en las Indias Occidentales<sup>338</sup>. Al tratarse de una misión divina, solo aquella persona llamada a erigirse en ejecutor de Dios —*God's Executioner*— podría llevar a efecto. Cromwell creyó que era él. Como se puede observar, no ha faltado la insistencia en las motivaciones religiosas que concurrieron en la decisión de Cromwell de lanzar su campaña militar contra los españoles en las Indias Occidentales. Así vendría a confirmarlo la relación epistolar que mantuvo con Cotton y la influencia que Gage ejerció en él. Ambos retrataron este plan imperial como una cruzada contra las fuentes de riqueza del catolicismo<sup>339</sup>.

Sin embargo, el argumentario religioso del *Western Design*, más que genuino del propio Cromwell, le había sido sugerido por sus consejeros con el propósito de justificar públicamente al pueblo inglés el proyecto antillano. Entre quienes contribuyeron a moldear la política exterior de la República y del posterior Protectorado ha quedado relegado a un plano secundario el predicador puritano y consejero Hugh Peters (o Peter), pese a su importancia en el pensamiento político inglés del Interregno. Peters conocía de primera mano el ambiente puritano de Nueva Inglaterra, lugar al que se trasladó en 1635, donde trabó contacto estrecho con personalidades relevantes al frente del gobierno civil de Boston, así como con los principales líderes congregacionalistas. Mantuvo una amistosa relación con el gobernador John Winthrop, ofició en la parroquia de Salem, colaboró en la fundación de Connecticut y participó en el proceso de Anne Hutchinson durante la controversia antinomiana (1636-1638)<sup>340</sup>.

A su regreso a Inglaterra en 1641, con Londres en plena efervescencia revolucionaria, se alineó con el partido de los independientes, en el bando parlamentario, aunque sin ocultar su repulsa hacia el presbiterianismo político; combatió ideológicamente a Laud y en 1642 se unió a la campaña de Irlanda, en la que ejerció como predicador de las tropas parlamentarias. Pero de Peters nos interesa más su labor como agente al servicio de la política exterior del Parlamento

---

<sup>338</sup> Strong, 1899: 239-241; Inchaustegui Cabral, 1958: 231-239. Otros historiadores que recientemente han sostenido la influencia de Cotton y Hook en Cromwell: Armitage, 1992: 537, Kupperman, 1995: 349-352.

<sup>339</sup> Richard S. Dunn y John Morrill han ofrecido dicha imagen del *Western Design*, cit. por Pestana, 2017: 12.

<sup>340</sup> Una biografía de Hugh Peters puede consultarse en *DNB*, 1896, XLV: 69-77. Por lo que respecta a Winthrop (1588-1649), una persona esencial para comprender la articulación política y religiosa de Nueva Inglaterra y uno de los líderes de la primera oleada de inmigración puritana al Nuevo Mundo, véase *Ibid.*, 1900, LXII: 226-231. En su faceta de gobernador colonial, Winthrop, imbuido del pasaje del Sermón del Monte (Mt 5, 1; 7, 28), se obsesionó con la idea de fundar la «ciudad sobre la colina». Winthrop conservó una relación fluida y cercana con algunos de los promotores más destacados de la colonización inglesa en el Nuevo Mundo, así como con algunos líderes plantadores del Caribe y de los nuevos mercaderes coloniales, a veces en calidad de consejero. Kupperman, 1995: 326; Bremer, 2003; Elliott, 2006: 231. Acerca de ese rigor puritano de Nueva Inglaterra, véase la descripción de: Pestana, 2004: 57-59, 63. No es este lugar en el que profundizar en la controversia antinomiana, contexto en el que tuvo lugar el proceso contra Anne Hutchinson, así que nos remitimos a *DNB*, 1896, XLV: 70; Battis, 1962: 189-208; Bremer, 2003: 95-96, 153-154, 275-286, 295-300, 302-303; Pestana, 2004: 20, 60.

en los años cuarenta. En el otoño de 1643 fue enviado a las Provincias Unidas en una misión especial junto con Samuel Glover y el residente inglés en La Haya, Walter Strickland, para recabar el apoyo de los Estados Generales<sup>341</sup>. Igualmente, nos interesa saber que mantuvo unas relaciones cercanas con los líderes plantadores del Nuevo Mundo y con los mercaderes coloniales, con quienes cooperó en algunas empresas. Fruto de su experiencia personal, compuso una obra en la que teorizaba acerca de la política exterior que, a su juicio, debía asumir Inglaterra, que lleva por título: *Mr. Peters Last Report of the English Wars* (1646).

La propuesta de Peters en *Last Reports* ha de contextualizarse en una fase de la Guerra Civil en la que la victoria parlamentaria parecía cada vez más cercana e inevitable, ya rendido el bastión realista de Oxford y principal cuartel general de Carlos I. En su pasquín, Peters se decantaba por una agresiva política exterior en relación con las Indias Occidentales, siguiendo la línea de actuación en la que empresarios coloniales como Maurice Thomson insistían desde los años treinta<sup>342</sup>. Para lograrlo, era preciso que la política exterior adoptase una visión panorámica de los intereses de seguridad ingleses tanto en Europa como en América, inclusive el tramo del Atlántico norte comprendido entre ambos continentes. Sostenía Peters que el papel que debería desempeñar Inglaterra entre las potencias protestantes (Suecia, Provincias Unidas, Dinamarca, la Confederación Helvética, etc.), con las que habría que negociar una alianza o confederación internacional frente al papismo, sería el de fuerza naval que contuviese que cortase las ramificaciones católicas en ultramar.

En primer lugar, sería imprescindible enviar agentes o representantes diplomáticos a las cortes de esas potencias protestantes para entablar negociaciones que fructificasen en tratados de cooperación comercial, marítima y militar; en segundo lugar, Inglaterra debía por todos los medios fortalecer sus fuerzas navales, dado que la marina militar era el único instrumento adecuado para emprender la gran guerra contra las posesiones españolas en las Indias. Sin expulsar a los españoles de sus posesiones de ultramar no sería posible la victoria completa. Al igual que Cotton, también Peters recurrió al pasaje alegórico del drenaje del Éufrates: «and if our back-door were well shut at home, how might Euphrates be dried up; I mean the West Indies and the East too offer themselves to our devotion»<sup>343</sup>.

Pese a toda esta literatura epistolar cargada de providencialismo y que llamaba a cumplir esa misión divina encomendada, no podemos soslayar las razones de índole económica que mediaron en la predisposición de Cromwell a romper la guerra en las Indias Occidentales. De

---

<sup>341</sup> *AOI*, July 1643: 220-221; *CCSP* I, núm. 1726: 244; *DNB*, 1896, XLV: 70-71.

<sup>342</sup> Peters, 1646: 4; Brenner, 2011 [1993]: 561-562, 569-570, 582, 600.

<sup>343</sup> Peters, 1646: 8-9.

hecho, estos intereses económicos estuvieron en el basamento original del *Western Design*, que parece responder al supuesto atraso económico que todavía en las décadas centrales del siglo XVII acusaban las colonias anglosajonas de Nueva Inglaterra. De las conversaciones que mantuvo Cromwell con Roger Williams, un colono de Rhode Island que residió en Inglaterra entre 1651 y 1654, se conoce el deseo de parte de los habitantes de Nueva Inglaterra de trasladarse a zonas más benignas, acaso en una velada alusión a las posesiones españolas del Caribe. Fue a través de Cromwell como Williams supo del *Western Design*. A su regreso a Nueva Inglaterra, en el verano de 1654, le escribió a John Winthrop Jr. una carta sobre el designio, asegurándole que los colonos pronto contarían con un *divertículo* (sic) más acogedor en el que vivir, una vez se dominase el Éufrates<sup>344</sup>.

Esa pobreza de Nueva Inglaterra a la que aludía Williams, su atmósfera fría, austera y rigurosa, también subrayada por los reverendos John Higginson, de Guilford (Connecticut), y Thomas Thatcher, de Weymouth (Massachusetts), era la causa primera del ánimo de los habitantes de aquella tierra a abandonarla para labrarse un futuro en las empresas colonizadoras en Irlanda. Cromwell, sabedor de este sentir, plantearía a los colonos una alternativa: la posibilidad de *trasplantarse* en otras regiones de las Indias Occidentales, como La Española o Cuba, una vez fuesen conquistadas. Sin negar los plañidos derramados en esas epístolas, habría que matizar la supuesta pobreza de Nueva Inglaterra. La región ya era un nódulo comercial de primer orden para el tráfico marítimo atlántico; lejos del retrato sombrío, el Boston de los años cincuenta era una próspera ciudad portuaria de la que salían las exportaciones de madera, productos agropecuarios y pescado fresco destinados a las otras posesiones inglesas y la misma metrópoli. Con respecto a la tenencia de la tierra, entre la población de origen anglosajón la proporción de propietarios presentaba índices superiores a los de la metrópoli<sup>345</sup>. En todo caso, lo que importa es que en 1654 ya se había extendido por Nueva Inglaterra el rumor de la flota que lanzaría Cromwell contra los dominios españoles en las Antillas<sup>346</sup>.

En lo que concierne a las pautas delineadas por Hugh Peters en *Last Reports*, nada parece asegurar —por carecer de evidencias fehacientes— que Cromwell deliberadamente pretendiese seguirlas, si bien cabe apreciar ciertas similitudes innegables con las intenciones que albergaba el *Lord Protector*. Este nunca manifestó una aversión hacia los neerlandeses, a quienes trató de ver más como potenciales aliados que como rivales comerciales. Por ende, no conviene que la guerra anglo-neerlandesa nos desvíe de: 1) que su estallido tuvo lugar antes de que

---

<sup>344</sup> Armitage, 1992: 538.

<sup>345</sup> Vickers, 1996: 231-232; Pestana, 2004: 159-160, 169.

<sup>346</sup> Egerton, 1897: 64; Strong, 1899: 241. La cita textual en Inchaustegui Cabral, 1958: 234-236.

Cromwell se alzase contra el Parlamento y asumiese plenos poderes; 2) que después de ser investido *Lord Protector* los primeros esfuerzos de Cromwell en materia de política exterior se encaminaron, en la primavera de 1654, a un arreglo de paz con los neerlandeses. Su consumación vino de la mano del tratado de Westminster del 5 de abril, ratificado el 19 y proclamado el 26 de ese mes. Se trató de un acuerdo bastante garantista si tenemos en cuenta que los ingleses ganaron la guerra; Londres logró el derecho al saludo en sus aguas territoriales, pero se avino a algunas concesiones que demandaban los neerlandeses<sup>347</sup>.

Los esfuerzos de Cárdenas y de Antonio Brun, embajador español en La Haya, por frustrar el armisticio entre ingleses y neerlandeses concluyeron en un fracaso<sup>348</sup>, pero se contentaron con evitar la alianza entre las dos repúblicas protestantes. Cromwell trabajó asimismo en la normalización y fortalecimiento de las relaciones con las otras potencias protestantes. A través de la intermediación de Lord Whitelock, buscó la amistad con: 1) Suecia mediante la firma del Tratado de Uppsala, el 11 de abril de 1654, ratificado el 9 de mayo; 2) Dinamarca a través de la firma de otro tratado, el de Westminster del 15 de septiembre de 1654; y 3) presionado por los accionistas de la MTC, con Rusia por medio de la aprobación de un tratado el 22 de junio, al que siguieron dos fallidas embajadas a Moscú<sup>349</sup>.

Tales movimientos, aunque parecían ajustarse vagamente al planeado eje Londres-Estocolmo-La Haya-Copenhague que esbozó Peters en sus *Last Reports*, tampoco se ha de reducir a una estricta lógica religiosa, como reflejo del deliberado empeño del soberano inglés en aras de una coalición protestante para vencer el catolicismo, sino que intercedieron también factores de índole económica. Las buenas relaciones con el ámbito báltico eran esenciales para los intereses geoestratégicos de Inglaterra, cuya industria naviera dependía de los pertrechos navales importados de allí. Además, cualquier pretensión de una entente protestante entre dichas potencias no pasaba de un espejismo, en vista de la manifiesta rivalidad entre suecos, por un lado, y daneses y neerlandeses, por el otro<sup>350</sup>.

---

<sup>347</sup> BL Add MS 20952, fols. 34r-42r; *TSP*, I: 442, 501, 519, 534; II: 289-290; *Treaties*: 44-48; *Cromwell's Writings*, III, Appendix I: 897-911; *Burton's Diary*, III, XXX: 164, 389, 440, 458, 490; Ludlow, 1894, vol. 1: 378. Para el saludo naval que demandaba Inglaterra cuando sus navíos estuviesen en sus aguas territoriales: Oppenheim, 1988 [1896]: 370. Las negociaciones de paz atravesaron un camino accidentado desde otoño de 1653. En noviembre se rumoreaba la posibilidad de un acuerdo cercano que pusiese fin a la contienda, como tampoco faltaron quienes confiaban en un acercamiento entre Londres y La Haya en aras del dominio oceánico y de las riquezas metalíferas americanas. Armitage, 1992: 535. Hay historiadores que han considerado los términos de la paz demasiado favorables a los neerlandeses. Bruijn, 2011: 61. Prestwich ha interpretado dicha paz como una evidencia de la obcecación de Cromwell en la alianza protestante: 1950: 105. En cambio, Clarendon pensó que el acuerdo fue un triunfo de Cromwell, pues recogía sus demandas. Clarendon, *History*, V: 291, cit. en Capp, 1989: 83.

<sup>348</sup> AGS Est leg. 2529, Consejo de Estado, Madrid, 25/3/1654.

<sup>349</sup> BL Add MS 28470, fols. 60r, 115r-118v; *Treaties*: 69-70, 75-78; *Cromwell's Writings*, III, Appendix I: 911-915; *TSP*, VI: 216; CSPD 1654, Order on Worsley's report from the Committee, 8/6/1654.

<sup>350</sup> Ludlow, 1894, vol. 1: 378-379; Ashley, 1962 [1934]: 118-119; Prestwich, 1950: 112-116.

Con ello nos interesa incidir en que las motivaciones de la política exterior de Cromwell no necesariamente han de ser entendidas dentro del constreñido marco interpretativo de un ciego fanatismo puritano, sino que detrás de esa retórica religiosa de consumo interno subyacía una personalidad más dúctil y una lógica más mundana y material, pero esencial para el sostén económico de la república y de la oligarquía de mercaderes coloniales que ahora dictaba su política exterior<sup>351</sup>. Algo que, en realidad, compartían las otras potencias protestantes; en La Haya no hubo excesivos miramientos en estrechar relaciones con España tras la firma de la paz en 1648<sup>352</sup>, de igual modo que Cromwell se percataría de que Carlos X de Suecia no era ni por asomo un ideal de príncipe cruzado luterano<sup>353</sup>. Por ende, que la religión jugase su papel en la concepción del *Western Design* no es óbice para apreciar el realismo político del que hizo gala el *Lord Protector* a la hora de plantear sus relaciones internacionales. Se alió con quien creyó necesario en el momento que estimó conveniente.

El soberano inglés no mostró escrúpulos religiosos en aceptar la asistencia diplomática y militar de una potencia católica como la Francia de Mazarino, la potencia que había acogido a la familia Estuardo en el exilio y alimentaba la conjura monárquica interna contra la República. Cromwell se debatió entre la guerra y la paz con Francia, para finalmente optar por los réditos que le proporcionaría la segunda opción<sup>354</sup>, lo que despertó el interés de la diplomacia francesa para reforzar su cerco sobre España. El líder inglés no se decidió a romper las hostilidades con los españoles *beyond the line* hasta haberse asegurado al menos la neutralidad francesa, en espera de un futuro acercamiento de mayor compromiso.

En este contexto, como ya señalamos, las conversaciones mantenidas con el agente español en Londres, don Alonso de Cárdenas, a lo largo de 1654 solo sirvieron para ir ganando tiempo<sup>355</sup>, mientras las verdaderas negociaciones se llevaban a cabo con los diplomáticos del cardenal Mazarino dentro de una gran discreción. De ello dejaría constancia el propio secretario de estado John Thurloe, quien reconocía que se limitaban a ganar tiempo con España mientras se preparaban los grandes aprestos navales para la expedición contra las Indias, pues sabían que no se obtendría nada interesante de España por medio de la simple palabra. Mientras, el círculo de consejeros más próximo a Oliver Cromwell se puso manos a la obra en la elaboración del plan estratégico que se seguiría en caso de aprobar una expedición militar a las Antillas. El

---

<sup>351</sup> Alloza y Redworth, 2011:100-102

<sup>352</sup> Herrero Sánchez, 2000.

<sup>353</sup> Seeley, 1922 [1895], II: 73; Prestwich, 1950: 113.

<sup>354</sup> Strong ya sostuvo a finales del siglo XIX que Cromwell nunca tuvo verdaderas intenciones de concertar ninguna alianza con Felipe IV. Strong, 1899: 229. Más recientemente, a esta polémica se refirió Pestana, 2017: 19.

<sup>355</sup> A Cárdenas se lo mantenía ocupado con estériles detalles de etiqueta y protocolo. AGS Est leg. 2529. Consejo de Estado, Madrid, 10/6/1654.

primer borrador se trazó en una sesión extraordinaria del Consejo del Protectorado, reunido el 20 de abril de 1654<sup>356</sup>, un día después de haberse concertado la paz con los neerlandeses. Los allí presentes se decantaron por la paz con Francia y la guerra contra los españoles en las Antillas, después de sopesar largamente el difícil equilibrio de coste-beneficio y la mejor acogida que tendría entre el público inglés. Se concluyó que una operación militar en el Caribe no entrañaría serios riesgos por la misma lejanía del teatro de operaciones y por encontrarse España absorta en sus problemas domésticos y la guerra con Francia.

Al situar sobre la balanza las ventajas e inconvenientes de elegir entre Francia o España, las consideraciones religiosas apenas interfirieron en un nivel secundario, pues no había motivos de peso para ello. Se recurrió a la retórica anticatólica del *Western Design* para legitimar la agresión, ya una vez comenzada la contienda. Pese a lo cual, hubo voces entre los puritanos que se opusieron al *Western Design* al considerarlo un injustificable acto belicista, impropio de un buen cristiano, contra una potencia con la que se estaba en paz<sup>357</sup>. Más que una idea religiosa en su origen a la que se le confiriese un sentido económico, como afirmaron Seeley o Inchaustegui Cabral<sup>358</sup>, el *Western Design* fue un proyecto económico, ciertamente de vaga inspiración religiosa, pero con objetivos primordialmente económicos, lo que no es excluyente de lo anterior. Con posterioridad se le aplicó una capa de sentido religioso con una intención legitimadora que lo hiciese aceptable a la opinión interna.

En la sesión del 20 de abril también se deliberó en torno a la materialización del proyecto antillano, cuál sería la mejor forma de maniobrar en un escenario tan complejo y qué objetivos habría de marcarse. Cromwell aseveraba que, analizado a largo plazo, toda medida que resultase en beneficio de los intereses españoles y su fortalecimiento terminaría volviéndose en contra de Inglaterra sin que a esta le hubiese reportado ganancia alguna. Por consiguiente, era más deseable la paz con los franceses —pero sin referirse Cromwell a ninguna alianza— y la guerra marítima contra los españoles, donde el *Lord Protector* se sentía más fuerte. Con 160 navíos de

---

<sup>356</sup> Integrado por nueve oficiales —inclusive Cromwell— y cuatro civiles. Inchaustegui Cabral, 1958: 262. De esta reunión disponemos de una minuciosa y extensa relación de puño y letra del oficial de marina Edward Montagu, KG, vizconde de Hichingbrooke y I conde de Sandwich, familia de Henry Montagu y Edward Montagu, condes de Manchester y Bouhgton, respectivamente. De Montagu hemos de señalar su desempeño como *general-at-sea* entre 1656 y 1660, su carrera política como *MP* entre 1645 y 1660, sin olvidar que ocupó un puesto privilegiado en el *Protector's Privy Council*. Para más datos biográficos, véase *DNB*, 1894, XXXVIII: 232-237. Por lo que respecta a la relación de la reunión del 20 de abril, primero fue incluida en la compilación *Papers of the Earl of Sandwich at Hinchinbrooke*, I, 49-55, y posteriormente recogida en los *Clarke Papers*, III, Appendix B: Edward Montagu's Notes on the Debates in the Protector's Council concerning the last Indian Expedition, «The Grounds of the undertaking the Design of Attempting the King of Spain in the West Indies», [London] 20/4/1654: 203-206. Inchaustegui Cabral la tradujo íntegramente al castellano, intercalando comentarios propios, en 1958: 262-283, pero nosotros hemos preferido recurrir directamente a los *Clarke Papers*.

<sup>357</sup> Harlow (ed.), 1923, xxiv-xxv; Taylor, 1965: 3.

<sup>358</sup> Seeley, 1922 [1895], II: 73-75; Inchaustegui Cabral, 1958: 237, 247.

guerra disponibles, distribuidos, en mayo de 1654, por las aguas del Canal (40 navíos), el Estrecho de Gibraltar (16), Irlanda (8), Escocia (8), Terranova (8) y los que aprestaría para las Antillas (30), no había motivos para temer a los españoles, al menos en el mar<sup>359</sup>. Gracias a la información contenida en un libro neerlandés que William Cooper envió al secretario Thurloe en abril de 1654, Cromwell contaba con suficiente documentación de los puertos y parajes del Golfo de México, recogidos en un minucioso y detallado mapa de la región que incluía el libro, en el que se indicaban los caminos, rocas, dunas, recodos y las advertencias de los derroteros marítimos más convenientes para la navegación<sup>360</sup>.

Ese día también bosquejaron los principales objetivos de interés en el Caribe español: la isla de La Española, con su capital Santo Domingo, también sede de la audiencia; Cuba, con el gran apostadero de La Habana, un puerto fuertemente defendido ante una ofensiva por mar, pero vulnerable desde tierra; Portobelo y Panamá, apenas distantes 40 millas la una de la otra, débilmente protegidas en caso de ofensiva terrestre, aunque la verdadera dificultad residía en el traslado de un contingente de invasión inglés hasta sus inmediaciones sin que lo detectasen los españoles; en dirección Este, en la costa venezolana, la ciudad de Caracas, desde la que se podría controlar toda la región. El otro objetivo identificado desde el primer instante no pudo ser otro que las flotas del tesoro que articulaban el sistema de la Carrera de Indias, y a las que se podía acechar desde Bermudas una vez emprendiesen en navegación convoyada la singladura de regreso a España tomando a su favor la corriente del Golfo y los vientos alisios. Tal era el parecer de los capitanes Hatsell y Lymerge, partidarios de capturar La Habana y Santo Domingo, en primer lugar, puesto que ello daría la ventaja estratégica a los ingleses en el dominio en profundidad del Caribe. El otro atractivo de estas ciudades, como señalaron ambos capitanes, estribaba en su fértil traspáis, lo que facilitaría el asentamiento de colonos anglosajones procedentes de la metrópoli, pero también de las islas ya colonizadas en el arco de las Antillas Menores, así como Virginia y Bermudas<sup>361</sup>.

En suma, el primer objetivo que se discutió en dicha reunión fue la desarticulación de la arquitectura del sistema imperial español por medio de: 1) captura de las principales bases logísticas del Caribe español, con la consiguiente obstrucción de las comunicaciones internas; 2) bloqueo y captura de las flotas; y 3) captura del tesoro americano, con lo que se financiaría la guerra y se privaría a los españoles de las remesas. Obrando de esa manera *drenaría el Éufrates* —la Carrera de las Indias— y privaría a España de su *nervio de la guerra* —la plata

---

<sup>359</sup> *Clarke Papers*, III: 203-204, 206.

<sup>360</sup> *TSP*, II: 250; Inchaustegui Cabral, 1958: 259-260.

<sup>361</sup> *Clarke Papers*, III: 204-205; Inchaustegui Cabral, 1958: 265.

americana— para ahogarla económicamente. Más que *secar el Éufrates*, Cromwell esperaba *desviar su cauce* hacia Londres. Alcanzados dichos objetivos, el imperio español en las Indias estaría maduro para derrumbarse<sup>362</sup>.

Cuando, una vez en marcha la campaña, los acontecimientos se apartasen de los planes diseñados y la primera fase finalizase con la derrota ante los muros de Santo Domingo, fueron las fuertes convicciones puritanas las que afloraron para evitar el derrumbe psicológico y continuar con la contienda. Oliver Cromwell concluiría, tras una larga introspección, que los inescrutables designios del Señor lo habían conducido a través de una tortuosa senda redentora para eximir sus pecados por medio del sufrimiento que comporta la derrota. Convencido del imperativo providencialista —que los artífices del proceso revolucionario inglés situaron en el centro del debate político—, Cromwell creía seguir una misión trascendental que pondría a prueba sus aptitudes físicas y mentales. Se veía como a sí mismo como un Josué, un Alejandro, un César o un Augusto<sup>363</sup>, por lo que decidió perseverar a pesar de la adversidad, en su pugna con España, acaso influenciado por el sermón de John Owen titulado *God's Work in founding Zion and the People's Duty thereupon*<sup>364</sup>. En su momento nos referiremos al proceso introspectivo del *Lord Protector* y cómo a raíz del mismo adaptó a las cambiantes circunstancias su plan inicial y dejó a un lado la idea de conquistar el imperio español.

De entrada, en la antesala de la contienda, destaca el conocimiento de Cromwell acerca del sistema de flotas de los españoles y cómo su base crediticia se había vuelto tan dependiente de las remesas de plata. Parece plausible que esta información le hubiese llegado no solamente a través de los agentes comerciales ingleses en los puertos meridionales españoles, sino también por medio de sus contactos con algunos sefardíes a los que readmitiría en Inglaterra. Las voces favorables a la readmisión de los judíos en Inglaterra conocieron un clima favorable en la coyuntura republicana. John Dury, uno de los más connotados miembros del Círculo de Hartlib<sup>365</sup>, mantuvo a finales de los años cuarenta un contacto epistolar con el rabino sefardí Menasseh-

---

<sup>362</sup> *TSP*, I: 706; Capp, 1989: 87; Pestana, 2004: 177.

<sup>363</sup> Skinner, 1965: 166; Armitage, 1992: 545-546.

<sup>364</sup> Firth, 1909, I: 3.

<sup>365</sup> Círculo de Hartlib: debe su nombre al erudito anglo-alemán Samuel Hartli(e)b. Fue una agrupación de intelectuales reformistas de la más variopinta procedencia (la red de contactos se extendía por todo el continente europeo y las colonias anglosajonas de América del Norte), vinculados al ámbito científico, comprometidos con la unidad de los protestantes y con el régimen republicano inglés. Hartlib incluyó en el grupo personas de la talla de Milton, Dury, John Pell, William Rand, Marchamond Nedham, Moses Wall, Israel Tonge, etc. Los proyectos reformistas del Círculo culminarían, gracias a la ayuda de connotados científicos como John Evelyn y Jan Amos Komenskýn —Comenius—, con la fundación de la *Royal Society (Royal Society of London for Improving Natural Knowledge)*, institucionalizada en 1662. Skinner, 1965: 164-165; Hill, 1980 [1965]: 123-126; 1997 [1977]: 146-147.

ben-Israel en el que discutieron la posibilidad de que los judíos fuesen aceptados en Inglaterra, un asunto por el que también se interesó Oliver St. John<sup>366</sup>.

Ambos ejercieron influencia en Oliver Cromwell con respecto a dicha cuestión. Otros informantes judíos le expusieron al *Lord Protector* las ventajas económicas y riquezas que podía esperar Inglaterra en caso de readmitirlos y de garantizarles libertad de culto. En particular, nos concierne el sefardí Manuel Martínez Dormido, alias David Abrabanel (o Abravanel)<sup>367</sup>, quien también mantuvo contactos con Menasseh-ben-Israel antes de la misión diplomática de este a Inglaterra en 1655. Es posible que los memoriales de Abrabanel contribuyesen a darle forma al futuro procedimiento estratégico del *Western Design*.

Los estadistas ingleses pronto se percataron de que atraerse a los judíos a su causa reportaría grandes riquezas, como el general Whalley informó a Thurloe, lo cual sería de inestimable ayuda para financiar la guerra en las Indias Occidentales; se podía esperar de ellos un subsidio de 200.000-300.000 libras esterlinas en gesto de agradecimiento a su readmisión. Aunque en las juntas reunidas en Whitehall, desde octubre de 1655, para examinar en persona las peticiones de Menasseh y deliberar al respecto no se alcanzó ningún acuerdo. Al mes siguiente, el Protectorado se avino a algunas tímidas concesiones en cuestiones de libertad de culto, así como transigió en la acogida de un número limitado de ellos (entre los que figuraban Abrabanel y su familia), que constituirían una camarilla afín. Sin embargo, la readmisión formal fue rechazada, acaso por los recelos de los mercaderes británicos ante la perspectiva de una competencia judía. Ni siquiera los renovados intentos de Menasseh, en marzo de 1656, surtieron más

---

<sup>366</sup> Menasseh-ben-Israel (מנשה בן ישראל), o también Manoel Dias Soeiro, fue un multifacético rabino y cabalista portugués, nacido en Madeira, que desempeñó una activa labor literaria y diplomática a lo largo del segundo cuarto del siglo XVII, aunque principalmente se lo conoce por su libro *La Esperanza de Israel*, donde aludía al origen de los pueblos americanos precolombinos y su mesiánica liberación del yugo español. Con ello suscribía las afirmaciones de otro sefardí portugués, Antonio de Montesinos, a quien conoció en 1644 y quien lo convenció de que las poblaciones amerindias del área andina eran descendientes de las míticas Diez Tribus Perdidas de Israel. Tal vez por eso Menasseh se mostrase dispuesto a ayudar a Oliver Cromwell en la ejecución del *Western Design*. Acerca de la vida de este rabino, véase la biografía escrita por Roth, 1934. Acerca de la readmisión de los judíos en Inglaterra y los debates que suscitó en los círculos intelectuales ingleses, véase Katz, 1982.

<sup>367</sup> David Abrabanel (Manuel Martínez Dormido): de este extraño personaje sabemos poco. Nació en alguna ciudad importante de Andalucía, presumiblemente en Antequera, donde trabajó como concejal y tesorero de aduanas. Se alega que, junto a su mujer y hermana, fue prisionero de la Inquisición entre 1627 y 1632, tras lo cual se marchó a Burdeos y más tarde, en 1640, a Ámsterdam, donde se empleó en el comercio con el Brasil neerlandés. Debido a la recuperación de Pernambuco por los portugueses, Abrabanel perdió su negocio y, arruinado, se dirigió a la Inglaterra de Cromwell por medio de Menasseh-ben-Israel, quien confió en él para que convenciese al *Lord Protector* para que readmitiese a los judíos. Abrabanel llegó a Londres en noviembre de 1654 con una recomendación de Cromwell al Consejo. El Protector también intercedió a favor del sefardí para que el rey de Portugal le restituyese su fortuna. Tras instalarse en Londres, Abrabanel se convirtió en presidente de la primera sinagoga abierta, mientras que su hijo, Solomon, trabajó como corredor de bolsa en la *City* a partir de 1657. *The Jewish Encyclopedia*, IV: 641; Guizot, 1858: 308; Valladares Ramírez, 1998: 138-139. Los memoriales de Abrabanel, en: BL Eg MS 1049, fols. 6r-7v. Se les vendieron a los judíos tres iglesias católicas en Londres para que las utilizaran como sinagogas. Barrionuevo, 1892, II: 443; Ashley, 1962 [1934]: 2-3.

efecto. A los sefardíes, al menos, cabe reconocerles que pudieron haber sido unos útiles asesores, pues conocían con bastante precisión el funcionamiento de la Carrera de las Indias<sup>368</sup>.

No obstante, al margen de todos los preparativos que hemos visto, el proyecto antillano adolecía de importantes lagunas operativas que saldrían a la luz una vez puesto en ejecución y que evidenciarían lo errado de su punto de partida inicial<sup>369</sup>. Algunos de los inconvenientes ya fueron señalados en la reunión del 20 de abril, siendo el más relevante de todos ellos el que concernía a la pérdida del lucrativo comercio español, que tantos réditos reportaba a la comunidad de mercaderes ingleses radicados en las grandes ciudades portuarias de España, sobre todo en la costa andaluza: «The loss of the Spanish Trade, whereby much of all the cloth and stuffs are vented, and Spanish wools imported, and our fishing trade to Newfoundland lost, whereby only we import yearly from Spain 150.000 in pieces of 8»<sup>370</sup>. Dejaría a los comerciantes neerlandeses el camino expedito para monopolizar el mercado español.

Además, debido a la situación de la Península Ibérica, el comercio marítimo inglés con los puertos mediterráneos de Italia y el Imperio Otomano correría peligro durante la travesía. A lo cual replicó Cromwell que no había motivos para temer semejantes consecuencias; confiaba en mantener la paz con España en el continente europeo y limitarse a una guerra en las Indias, ya que pensaba que los españoles dependían del comercio con Inglaterra y no se arriesgarían a perderlo: «notwithstanding our war with the Spaniard in America, it is possible, if not reasonable to expect that we may have peace and trade in Europe, for his necessity of our trade will require it, but especially his interest in Flanders». Incluso en caso de perder el mercado español, Cromwell esperaba compensarlo negociando con Portugal y Francia. Sin embargo, a la objeción de la infiltración comercial neerlandesa en España, Cromwell no fue capaz de dar más réplica que la esperanza en que los franceses se le uniesen en caso de ser necesario romper de nuevo con las Provincias Unidas<sup>371</sup>.

Como vemos, el proyecto antillano fue edificado sobre un desiderátum imposible de poner en práctica por quimérico; buscó una guerra netamente colonial —*beyond the line*— sin romper con España en el continente europeo para no arruinar los negocios de los empresarios ingleses con el mercado ibérico, donde tantas ganancias había en juego<sup>372</sup>. El soberano inglés, al discurrir de semejante forma, no consideró una cuestión fundamental: el orgullo del monarca español a dar respuesta a una ofensiva de tamaña envergadura contra sus dominios ultramarinos

---

<sup>368</sup> Guizot, 1858: 308-309; Katz, 1982: 198-212; Valladares Ramírez, 1998: 139-140.

<sup>369</sup> Seeley, 1922 [1895], II: 73-75.

<sup>370</sup> *Clarke Papers*, III: 205.

<sup>371</sup> *Ibid.*: 206.

<sup>372</sup> Stradling, 1983: 185-186; Armitage, 1992: 536.

que superaba con creces toda operación militar llevada hasta la fecha en aquellas latitudes. De igual modo, incurrió en el error de asumir que potencias terceras maniobrarían acorde a los planes ingleses en su guerra en las Indias. Finalmente, los acontecimientos seguirían el guion que se barruntaron las voces más circunspectas con el plan de Cromwell; se perdió el mercado español, los tratos con Portugal no compensaron tales pérdidas y los neerlandeses se adueñaron sin remisión de las transacciones con los españoles.

Transcurrido poco más de un mes, el 5 de junio, se reunió el Consejo para discutir algunos detalles alrededor de la expedición contra las posesiones españolas en ultramar. Por primera vez se refirieron al plan con el término *Western Design*, como a día de hoy se lo denomina en el ámbito académico. En el asunto del día se destacó el despliegue naval por varios escenarios de operaciones: 14 barcos se aprestaban entonces para navegar a las Indias, bien abastecidos de municiones, pertrechos navales y vituallas; otros 20 navíos, que también se encontraban en proceso de aderezo en los puertos, partirían en otoño para el Estrecho de Gibraltar, a los que se les unirían cuatro naves más; finalmente, seis bajeles zarparían ese mismo verano a Terranova con órdenes precisas entregadas por el propio Cromwell<sup>373</sup>. Los costes del dispositivo naval serían elevados, y se sumarían a los gastos ya destinados al mantenimiento de los ejércitos acuartelados en las Islas Británicas para asegurar el orden frente a las rebeliones; se presupuestó para los próximos seis meses una suma de 120.000 libras mensuales durante el primer trimestre y de 90.000 cada mes en el segundo, numerario que sería destinado al cuidado de las tropas terrestres y mantenimiento de las fuerzas navales<sup>374</sup>.

Sin embargo, las perspectivas de semejantes desembolsos de caudal no desalentaron a Oliver Cromwell, convencido del éxito de la empresa. El día 20 de julio se discutió de nuevo el plan. Esta vez se libró un debate entre las posturas encontradas de Oliver Cromwell y su consejero John Lambert, uno de los más sobresalientes generales parlamentarios durante la Guerra Civil, quien objetó los altos costes que cabía esperar de una expedición armada tan ambiciosa en sus objetivos maximalistas. Bajo su parecer, la prioridad debía enfocarse en la colonización de la isla de Irlanda, un proyecto más realista y, a todas luces, menos costoso y arriesgado, pero del que también se podía esperar mayor beneficio para la causa protestante<sup>375</sup>.

A todos estos argumentos replicó Cromwell que ganancias muy superiores se cosecharían una vez los españoles fuesen desalojados de sus asentamientos en el Nuevo Mundo, con lo que, a un mismo tiempo, se obraría en pro de la causa protestante, al minar los fundamentos del

---

<sup>373</sup> CSPD 1654, Council: Day's proceedings, Whitehall, 5/6/1654.

<sup>374</sup> CSPD 1654, Act of a 6 months' assessment, Whitehall, 8/6/1654.

<sup>375</sup> Y que seguía en la agenda política de primer orden. *TSP*, II: 250.

poder militar y económico de su principal valedor, que era España. Habida cuenta de los problemas por los que atravesaban los españoles en el interior y las exigencias militares de los frentes en que combatían en Europa, el soberano inglés insistía en la idoneidad del *momento histórico* para llevar a efecto el designio, lo que interpretó como una señal de la Providencia: «God has not brought us hither where we are but to consider the work that we may do in the world as well as at home [...] Now Providence seemed to lead us hither, having 160 ships swimming: most of Europe our enemies except Holland, and that would be well considered also»<sup>376</sup>. Cromwell prescindiría de los servicios de Lambert<sup>377</sup> y delegaría responsabilidades en otras personas que servirían como sus cercanos consejeros en el planteamiento operacional del *Western Design*, principalmente Thomas Gage y sir Thomas Modyford.

En el informe *Some brief and true observations concerning the West-Indies*<sup>378</sup> que Gage remitió a Cromwell, se proponía que el primer paso de la conquista se diese en La Española y Cuba, las dos isla más extensas, habitadas y ricas del Caribe, y por ello las que constituirían el trampolín de lanzamiento sobre la masa continental. Este desembarco debería realizarse con toda celeridad posible, pues así se sorprendería a los españoles sin darles tiempo suficiente para extender la alarma y organizar sus defensas. Según Gage, el aparato defensivo español en las Antillas podía vencerse sin afrontar serios problemas; las defensas de La Habana, aunque poderosas de cara al mar, eran insuficientes contra una invasión terrestre; La Española, debido a su propio despoblamiento y generalizado abandono, era una plaza inerme por tierra; en lo que concierne al desembarco en el continente, sostenía Gage que no había lugar para hacerlo con más facilidad que el tramo litoral hondureño a la altura de Puerto Caballos (Puerto Cortés) por su indefensión y la capacidad de admitir una concentración de hasta 500 naves de porte medio. El ganado que pastaba en los montes vecinos era tan abundante que podía alimentar las tripulaciones de hasta 1.000 navíos, de manera que no peligraría el avituallamiento<sup>379</sup>.

Una vez fortificada una posición avanzada en Honduras y Guatemala, sería posible una maniobra ofensiva en sentido NO contra el flanco SE de Nueva España (el más vulnerable) aprovechando que las autoridades virreinales dedicarían toda su atención a repeler de Cuba y La Española las fuerzas anfibias inglesas. Tampoco había que preocuparse de un contraataque español desde Panamá, puesto que creía que los españoles no serían capaces de levantar y armar a más de 1.000 efectivos para combatir en el istmo. Para que este movimiento en pinza surtiese

---

<sup>376</sup> *Clarke Papers*, III: 207-208.

<sup>377</sup> Otrora amigos en los años de la Guerra Civil, John Lambert y Oliver Cromwell se distanciarían progresivamente conforme se agrandasen sus diferencias políticas. Inchaustegui Cabral, 1958: 282; Capp, 1989: 135.

<sup>378</sup> *TSP*, III: 59-61.

<sup>379</sup> *Ibid.*: 60.

efecto, sería indispensable que las colonias inglesas en las Antillas Menores colaborasen en el esfuerzo logístico con las tropas desplegadas en Honduras y Guatemala suministrándoles los pertrechos navales y bastimentos que demandasen. Con las islas de La Española y Cuba y el Yucatán bajo control, las fuerzas españolas quedarían aisladas entre sí, y el Virreinato de Nueva España amenazado desde el mar y el flanco sudoriental; además, se dispondría de acceso directo a las rutas por las que fluía el tesoro americano, que serviría para sufragar los costes<sup>380</sup>.

Por lo que hace al coronel sir Thomas Modyford<sup>381</sup>, desde 1647 residía en Barbados, donde originalmente tomó partido por la facción moderada hasta que la situación política en la metrópoli lo animó a decantarse por la causa republicana. De sus largos años de estadía en Barbados aprendió los pormenores técnicos del cultivo de la caña de azúcar, conocimiento que sería muy apreciado por las autoridades inglesas en la posterior colonización de Jamaica, aspecto en el que Modyford resultó mucho más útil que como asesor del *Western Design*. Al igual que Gage, incurrió en el error de subestimar la capacidad defensiva de los españoles. Veamos cuáles eran sus propuestas para la ejecución del *Western Design*, tal y como las presentó en su memorial con fecha de diciembre de 1654<sup>382</sup>. Para empezar, difirió con Gage en cuanto al plan de ataque, puesto era partidario de emprender la conquista por la isla de Trinidad, en el extremo meridional del arco insular antillano, frente a la costa venezolana. Esta operación —sostenía Modyford— había de ser apoyada por un simultáneo desembarco de tropas en el desprotegido litoral de las Guayanas y áreas colindantes con la desembocadura del Orinoco<sup>383</sup>.

Un contingente terrestre de 2.000 hombres debería bastar para rendir la guarnición española de San José, en Trinidad, que apenas sumaba un centenar de soldados. Dadas las duras condiciones climáticas, así como la elevada morbilidad de la región, Modyford proponía que la isla de Trinidad fuese entregada a la población amerindia del lugar, cuyo sistema inmunológico sí podía resistir el impacto de las enfermedades; a causa de esa misma razón, también sugirió que los soldados encargados de ejecutar la conquista fuesen reclutados de entre los colonos ingleses que moraban las islas del arco antillano, precisamente por ser los mejor adaptados para

---

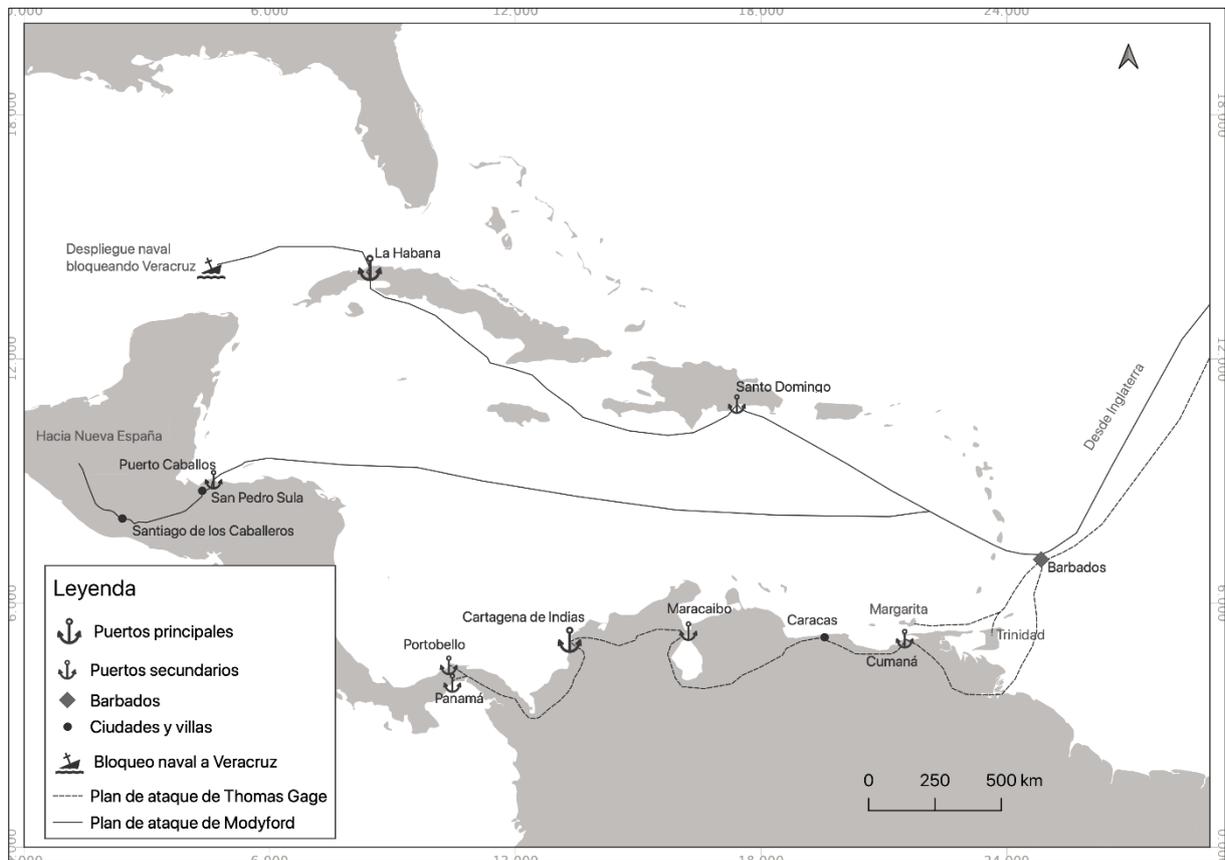
<sup>380</sup> *Ibid.*: 60-61.

<sup>381</sup> *DNB*, 1894, XXXVIII: 94-95; Harlow, 1923: xx-xxi; Newton, 1933: 215; Inchaustegui Cabral, 1958: 256-257, 259; San Camañes, 2022: 133.

<sup>382</sup> A paper of col. Muddiford (sic) concerning the West Indies, December 1654, en *TSP*, III: 62-63.

<sup>383</sup> El Orinoco, gracias a su prolongada longitud, voluminoso caudal y los numerosos afluentes navegables que vierten sus aguas en él, le parecía a Modyford muy muy apto para facilitar la organización logística de la conquista y el desplazamiento de las tropas y la impedimenta. Con respecto al desembarco inglés en la costa de Guayana y tierras aledañas a la desembocadura del Orinoco, la razón de que Modyford se decantase por estos lugares atendía a que su proximidad con Barbados (tres días de ida y cuatro-cinco de vuelta) y otras islas bajo dominio inglés acortaría las líneas de suministros y facilitaría el eterno problema de la logística militar; asimismo, por la presencia inglesa en el Surinam, que sumaba un contingente humano de 600 hombres, aprox., además de mujeres y niños, lo que podría ser de ayuda. *Ibid.*: 62-63.

sobrevivir en el clima tropical. A ellos les correspondería avanzar hacia el interior del continente remontando el curso del gran río Orinoco y sus principales afluentes, en cuyas orillas se erigían algunas ciudades españolas desprovistas de defensas<sup>384</sup>.



**Mapa 3.** Los dos planes generales de ataque para el *Western Design*. Elaboración de Rodrigo Gordoa de la Huerta y Fernando Rodríguez Cosío (Facultad de Economía - UNAM) a partir de datos del autor.

El segundo escalón ofensivo debería fijar su objetivo en la isla Margarita, al O. de Trinidad, lo que requeriría 3.000 hombres, que bien podrían suministrar las colonias inglesas en las Antillas Menores. De capturarse dicha isla, se aseguraría la posesión en el litoral venezolano-guayanés, incluido el estratégico acceso marítimo al interior del Caribe, que coincidía con el itinerario seguido por la flota de Tierra Firme. Afianzadas estas posiciones en la cuenca del río Orinoco y las islas de Trinidad y Margarita (para lo que se necesitaría la cooperación de la población indígena), sería posible el establecimiento de una poderosa cabeza de puente desde la que avanzar en dirección Oeste para conquistar desde tierra las estratégicas plazas españolas situadas en la ribera meridional caribeña: Cumaná, Caracas, Maracaibo y finalmente la gran base de Cartagena, destino de la flota de Tierra Firme. No habría de temerse una contraofensiva naval española proveniente del resto de posesiones, pues todas ellas quedaban a sotavento de

<sup>384</sup> *Ibid.*: 62.

los territorios que los ingleses habían de conquistar en la primera fase de la ofensiva; estos solo podrían sufrir un contraataque por mar directamente desde la misma España.

Modyford se mostraba optimista en cuanto al aprovechamiento económico que cabía esperar del tramo litoral venezolano, por su clima benigno, la riqueza del suelo y la generosa cabaña ganadera, de lo que se sabrían dar buena cuenta los colonos que esperaba trasplantar de las Antillas Menores a ese rincón del continente americano. A su juicio, era más provechoso comenzar la conquista y poblamiento de la América virreinal en la costa venezolana y Tierra Firme porque sus extensos vacíos demográficos facilitarían la fundación de nuevos asentamientos. A diferencia de las islas antillanas, sería posible contactar con poblaciones amerindias con las que concertar una alianza antiespañola. Las ciudades fundadas por españoles, una vez desalojadas, podrían reutilizarse sin asumir demasiados costes de inversión; pero, todo lo contrario, el proceso de desalojo de los españoles de las Antillas Mayores y su posterior colonización con pobladores ingleses sería una tarea más ardua, que demandaría gran cantidad de nuevos habitantes procedentes de la metrópoli y un mayor esfuerzo logístico. La única isla de las Grandes Antillas que despertaba el genuino interés de Modyford era Cuba, a la que consideraba la más provechosa en términos económicos, pero también porque de la captura de La Habana se podía esperar una ventaja estratégica decisiva frente a los españoles<sup>385</sup>.

Por lo que respecta al beneficio económico que reportarían las grandes islas caribeñas, no diferiría mucho —presumía Modyford— del que ya se cosechaba en las pequeñas: cultivos que demandarían un gran aporte de mano de obra esclava que igualmente sería necesario importar de África, mientras que los ingleses podrían encargarse ellos mismos de explotar los abundantes recursos naturales de Tierra Firme y el Oriente Venezolano, muy superiores a los existentes en el Caribe insular. El dominio de estas regiones, de hecho, convertiría a los ingleses en amos y señores de los conductos arteriales a través de los cuales fluía la sangre del poderío imperial español —el metal precioso americano— y uno de los objetivos de mayor importancia estratégica: la interrupción de las comunicaciones directas entre los dos virreinos, con lo que se obstaculizaría cualquier provisión de suministros estratégicos y asistencia tanto militar como económica desde Perú a Nueva España y la propia España y viceversa<sup>386</sup>.

En cuanto al aspecto más estrictamente militar, el coronel Modyford, conocedor del oficio de las armas, entra en más detalles que Gage. La disponibilidad de una capaz y altamente operativa fuerza marítima sería el primer y más indispensable requisito, sin el cual todo lo expuesto se reduciría a una grotesca quimera. En todo instante se debería garantizar el adecuado

---

<sup>385</sup> *Ibid.*: 62-63.

<sup>386</sup> *Ibid.*: 62.

aprovisionamiento de la escuadra, con una especial atención a que las vituallas se encontrasen en buen estado y la cerveza bien hervida, para prevenir enfermedades, y con el mismo fin, evitar una alta concentración de soldados embarcados en un mismo bajel. A los soldados de infantería habría que armarlos con mosquetes, picas y otras armas defensivas, apoyarlos con un potente tren de artillería, granaderos y artificieros, estos últimos especialmente pensados para trabajos de ingeniería militar en los que se requiriese el volado o desmantelamiento de las estructuras defensivas españolas. Con respecto a la fuerza de caballería, Modyford estimó que bastaría con dos compañías completas de coraceros y 1.000 caballos. Además del equipo militar, tampoco se podía descuidar la apropiada uniformización en el atuendo de la tropa, la disponibilidad de hamacas para todos los soldados, amén de herramientas auxiliares, como azadones, picos, palas, hachas y hachuelas, zapapicos, carretillas, sierras y otros útiles de albañilería y carpintería, pues serían de gran necesidad en las tareas de fortificación de posiciones<sup>387</sup>.

En lo que concierne a las fechas en que sería más adecuado acometer la conquista de las posesiones españolas en el Nuevo Mundo, tanto Gage como Modyford coincidían en retrasarlo a finales de año, una vez finalizase la temporada de huracanes en el Caribe y Golfo de México, meses durante los cuales todo intento de ofensiva sería una temeridad. Así pues, Gage afirmaba que no se podría emprender ninguna acción hasta finales de octubre, época desde la cual y hasta el mes de mayo se darían las condiciones meteorológicas óptimas. Las fechas propuestas por Modyford prácticamente no variaban, pues afirmaba que el primer desembarco de las tropas en suelo americano debería tener lugar en noviembre. Los dos consejeros concordaron en valerse de la isla de Barbados como principal cabeza de puente sobre la que recayese la responsabilidad de proporcionar la cobertura logística a la fuerza anfibia movilizada para tal fin. Barbados sería también la principal cantera de efectivos para nutrir la infantería embarcada, habida cuenta de los barbadenses estaban mejor adaptados al clima de la región. Igualmente, se pensó en dicha isla, pese a su reducido tamaño, como lugar de almacenamiento de los pertrechos navales, suministros militares, utillaje artillero y víveres<sup>388</sup>.

El 18 de agosto de 1654 Cromwell le encomendó al *major* John Desborough —su cuñado— la jefatura del comité para la expedición antillana, aunque sin órdenes precisas. Lo cual es llamativo, dado el hecho de que Desborough, que hizo carrera militar terrestre en la caballería *ironside* era lego en intendencia naval<sup>389</sup>. Los otros integrantes del comité eran William Penn, respetado oficial de la marina, el coronel Robert Venables, el regidor Ricard, el coronel Haines,

---

<sup>387</sup> *Ibid.*: 63.

<sup>388</sup> *Ibid.*: 61-63.

<sup>389</sup> Capp, 1989: 126.

el mercader colonial Maurice Thomson, el capitán John Limberry, el capitán William Rider, el capitán Thomas Alderne, William Williams, el capitán Goodson, William Vincent, el capitán John Brookhaven y el empresario colonial Martin Noel<sup>390</sup>. Así, pues, el comité lo componían oficiales de marina, mandos terrestres, oficiales civiles y mercaderes coloniales. El 9 de diciembre Cromwell nombró comandante de la flota a uno de los miembros de dicho comité, William Penn, a quien dotó de amplios poderes y potestad para implementar a bordo la ley marcial; para comandante del contingente de infantería, a Robert Venables; a Gage se le asignó el cargo de capellán en el regimiento de Venables<sup>391</sup>.

Las dos personas designadas como máximos líderes de la expedición, William Penn y Robert Venables acumulaban una más que acreditada experiencia castrense. Del primero cabe decir que era un hombre avezado, con experiencia de combate adquirida en la Guerra Civil, en la que sirvió del lado parlamentario. Tomó partido en las campañas navales del Mediterráneo contra los corsarios realistas y berberiscos, en 1650 y 1651, así como en la primera guerra con los neerlandeses, donde se enfrentaría a los connotados líderes de la marina militar de las Provincias Unidas, como Tromp, Ruyter y Witt. Sus méritos acumulados le valieron su nombramiento como *general-at-sea* en 1653, al mismo tiempo que emprendía una correspondencia secreta con Carlos II y otros oficiales monárquicos en el exilio, a quienes mantuvo bien informados de los preparativos de Cromwell en relación con las Indias Occidentales.

Penn supo singular hábilmente en las turbulentas aguas de la política inglesa del momento, sin comprometerse del todo con ninguna facción hasta que no emergiese un claro vencedor, como sucedería en 1660, en el contexto de la contrarrevolución. Por lo que hace a la figura de Venables, diremos que combatió en las filas parlamentarias durante los años de la Guerra Civil, sirviendo en los frentes de Yorkshire y Lancashire. En 1649 se lo destinó a Irlanda, donde serviría en campaña hasta 1654, granjeándose una buena reputación como oficial competente. Partidario de una política antiespañola agresiva en las Indias Occidentales, su voz fue una de las que se alzó a favor del proyecto antillano de Cromwell, lo que pudo contribuir a que se le confiase el mando del ejército expedicionario<sup>392</sup>.

Los tres —Desborough, Penn y Venables— se reunieron el 25 de diciembre a bordo del *Swiftsure*, buque insignia de William Penn, para ultimar en Portsmouth, base naval y lugar de

---

<sup>390</sup> Inchaustegui Cabral, 1958: 287-288, 313-314.

<sup>391</sup> BL Add MS 11410, Copy of General Penn's commission and instructions, Westminster, 9/12/1654, fol. 50rv; Secretary William Aylesbury: copy of the commissioners' commission, Westminster, 1656, fols. 47-48 [el manuscrito original de la patente data del 9/12/1654]; *TSP*, III: 16; Ludlow, 1894, vol. 1: 384; Inchaustegui Cabral, 1958: 291-293, 324-325; Pestana, 2017: 19-21.

<sup>392</sup> *DNB*, 1895, XLIV: 308-311; LVIII: 205-206; Taylor, 1969: 6-7.

salida de la escuadra, con los preparativos todavía pendientes antes de hacerse a la mar<sup>393</sup>. En realidad, aunque los tres tenían alguna idea general y vaga de los objetivos principales de la expedición: «The design in general is to gain an interest in that part of the West Indies in the possession of the Spaniards», carecían de instrucciones precisas para la misión encomendada, debido a que esta se había dejado a la improvisación de los mandos de la expedición: «for the effecting whereof we shall not tie you up to a method by any particular instructions...»<sup>394</sup>. De manera que, si bien el proyecto antillano ya había sido planeado, adolecía de múltiples imprecisiones que repercutirían en contra de su desarrollo.

El plan de ataque se vio reducido a unas pautas básicas que se inspiraban libremente en los esbozos de Gage (más que en los de Modyford) y que priorizaba la conquista de las islas La Española y Puerto Rico, o cualquiera de ellas, como paso previo a la captura de La Habana y la obstrucción de las flotas en su regreso a España. Aunque también se le ofreció la posibilidad de improvisar un plan intermedio en el que combinase las propuestas de Hatsell, Lymerge, Gage y Modyford<sup>395</sup>. Adviértase que en ninguno de los planes confeccionados para la planificación del *Western Design* se hacía siquiera mención a Jamaica. Esta isla, cuya conquista ha sido el resultado más trascendente del proyecto antillano de Cromwell, no figuraba en los esquemas de actuación y no se la estimaba valiosa para la ofensiva contra los españoles. En cambio, sí se reafirmó el papel que desempeñaría Barbados como base logística desde la que efectuar las ofensivas y cubrir el suministro de las fuerzas en campaña. Barbados sería el eslabón de unión entre la metrópoli británica y la vanguardia de la fuerza invasora. Así fue trazada sobre el papel la ruta de la expedición; aún quedaba por delante su puesta en efecto

---

<sup>393</sup> Alloza Aparicio, 2015: 149.

<sup>394</sup> BL Add MS 11410, fol. 41v. Estas instrucciones se encuentra reproducidas en Firth (ed.), 1900: 111-115.

<sup>395</sup> BL Add MS 11410, fols. 42v-43v, 52r-54r; *Penn's Memorials*, II: 23-27.

## CAPÍTULO TERCERO

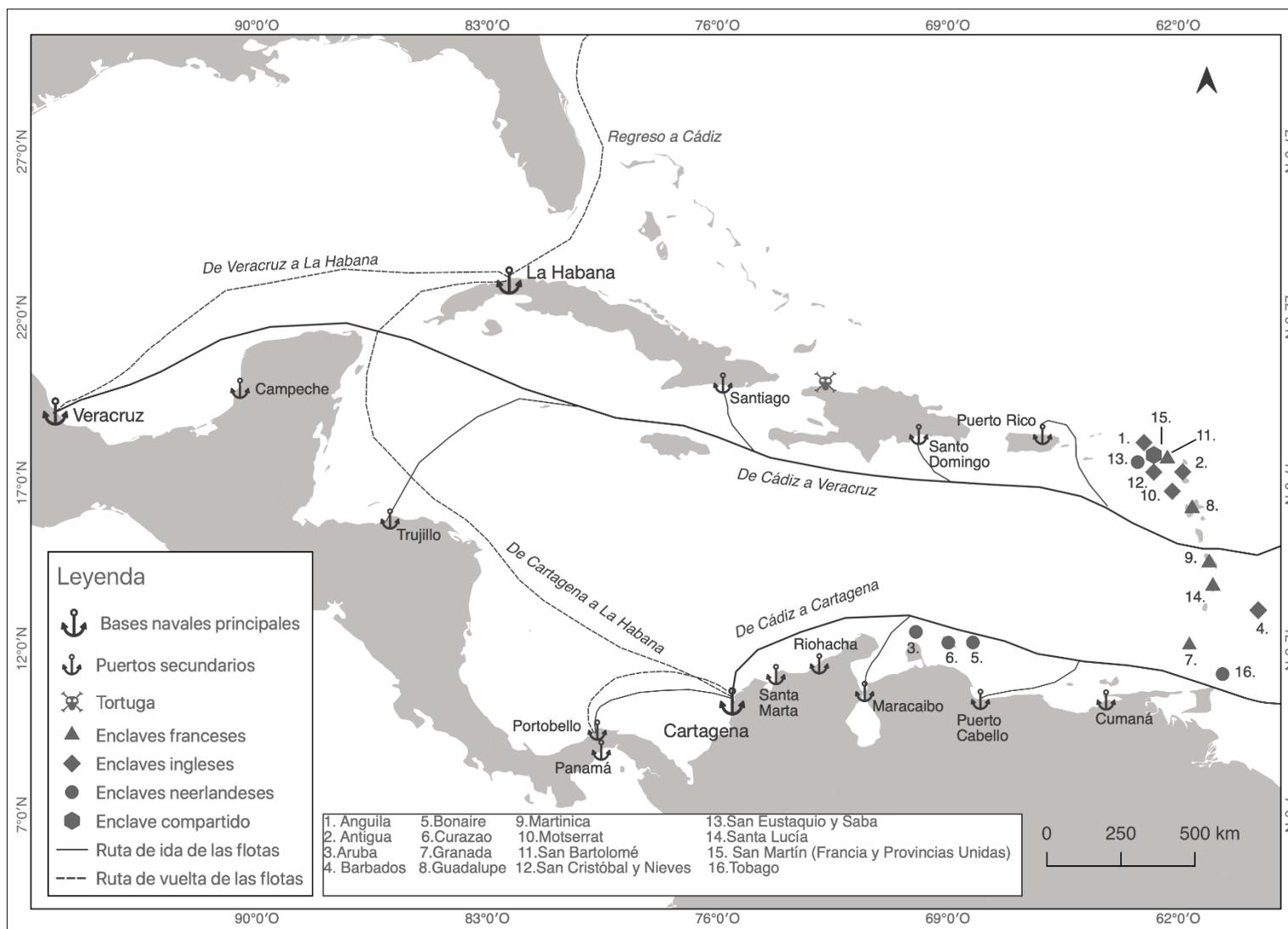
### *NO PEACE BEYOND THE LINE: LA CAMPAÑA DEL CARIBE (1655-1660)*

Muchas de estas islas, que forman dicho cordón, dejaron de poblar los españoles por inútiles y por sobrar tanta tierra en el continente más útil, y que apenas se podía poblar; pero como los extranjeros solo necesitaban escalas para disfrutar las Indias ya por el ilícito comercio en tiempos de paces, ya por el corso y piraterías en tiempos de guerras, tomaron y poblaron lo que tuvieron por conveniente, quitando a España lo que había poblado en ello, no creyendo nuestra inadvertencia en aquel tiempo los daños que después la experiencia nos ha manifestado, y provienen de aquella tolerancia.

ULLOA Y SOUSA, 1740: 27-29.

A mediados del siglo XVIII, cuando estaba pronto a cumplirse el siglo de los acontecimientos que ocupan este estudio, el economista sevillano Bernardo de Ulloa, volvía la vista atrás en su *Restablecimiento de las fábricas y comercio español* para reparar en los orígenes del retroceso español en la encrucijada caribeña. Los viejos fantasmas del pasado regresaban, sobre todo en un contexto —1740— en el que Gran Bretaña y España reasumían la confrontación en aquellos mismos escenarios que en su día fueron testigos del *Western Design*. Se ha insistido en el carácter sorpresivo del ataque inglés, pero las señales de alarma se venían sintiendo desde hacía décadas. Pero, como solía suceder con todo cuanto afectaba a la seguridad de las Indias, en Madrid no fueron lo suficientemente tenidas en cuenta esas voces de alerta.

El arco insular de las Antillas es un angosto archipiélago, orientado en forma de media luna, que cierra el Mar Caribe desde el Canal de Yucatán, en el NO, con su ancho de 217 km entre cabo Catoche y cabo San Antonio, que comunica el Golfo de México con la cuenca caribeña, hasta la isla de Trinidad, en el SE, al sur de las Antillas Menores, aunque geológicamente perteneciente a la plataforma continental sudamericana y distante de la costa venezolana por unos escasos 11 km. Además, en su límite noroccidental en la isla de Cuba, el arco antillano también colinda con la Florida, separada solo por unos 150 km de distancia mínima, entre Key West y la costa cubana, que permite la comunicación marítima entre el Golfo de México, al O, y el Océano Atlántico, al E, al mismo tiempo que a través de dicho estrecho circula la corriente del Golfo en dirección a Europa. El curso general de los vientos en esa región circula en sentido E-O entre las latitudes 30° N y 30° S, aunque acusa modificaciones en dirección y fuerza. Este condicionante favorece las singladuras en el sentido de las agujas de un reloj y las dificulta en el sentido contrario, lo que afectaba a las maniobras de las flotas.



**Mapa 4.** Articulación del sistema de flotas de la Carrera de Indias y posesiones de las potencias enemigas de la Monarquía Hispánica, ca. 1654. Elaboración de Rodrigo Gordo de la Huerta y Fernando Rodríguez Cosío (Facultad de Economía - UNAM) a partir de datos del autor.

### 3.1. Primeras señales de alarma: infiltración europea, problemas defensivos y los casos de La Española y Jamaica (ca. 1600-1654)

Todavía hacia el último cuarto del siglo XVI el Caribe era un auténtico *Mare Nostrum* bajo la égida de los Habsburgo de Madrid, cuyo hito inaugural se remontaba cien años atrás, al primero de los cuatro viajes colombinos. En el transcurso del Quinientos, no había hecho sino reafirmarse el valor de dicho espacio marítimo como encrucijada comercial de primer orden, al servir como región de paso de las rutas atlánticas que conectaban los dos grandes territorios virreinales con la Península Ibérica. También desde muy temprano se había revelado la utilidad estratégica de las islas del Caribe como trampolín desde el que lanzarse sobre el propio continente. Cualidades que advertirían las potencias enemigas de España en las postrimerías del Quinientos, cuando por medio de armamentos corsarios organizaran las primeras incursiones predatorias contra los enclaves españoles en la región<sup>1</sup>.

Pese a que las primeras ofensivas predatorias contra el arco insular antillano estuviesen aún muy lejos de representar un riesgo existencial para la integridad territorial de la América virreinal, cuyos centros políticos se encontraban bien resguardados de dichos ataques, a su paso dejaban un reguero de destrucción, muerte y malestar psicológico que minaba la funcionalidad de la temprana sociedad colonial española en el Caribe. Se necesitaba una respuesta firme por parte de las autoridades representantes de la Corona. Esta fue adquiriendo forma en el último cuarto del reinado de Felipe II, con aspecto de fortaleza, y de la mano de ingenieros militares reputados, como Juan de Tejada y muy especialmente Juan Bautista Antonelli, cuyos servicios contrató la Corona para elaborar un plan de fortificación del Caribe que incorporase las innovaciones en poliorcética, más que probadas en el transcurso de las guerras europeas<sup>2</sup>.

Pero lo cierto es que ni los castillos ni los baluartes, que en adelante jalonarían los largos tramos litorales del Gran Caribe, surtieron el efecto deseado a la hora de disuadir las incursiones por parte de los enemigos. Nada más lejos de la realidad, ya que el aluvión no había hecho sino comenzar e iría en constante aumento durante la primera cincuentena del siglo hasta alcanzar su momento culminante en los años sesenta, verdadera época dorada de la violencia organizada en el Caribe en todas sus formas y manifestaciones. Conforme transcurrieron las primeras tres décadas del siglo XVII, la presencia de europeos no ibéricos en la cuenca caribeña se consolidó en el cinturón de diminutas islas que constituyen las Antillas Menores o Antillas Pequeñas, que

---

<sup>1</sup> Alcedo y Herrera, 1883; Haring, 1910 (existe una reciente edición en español, 2003); Lucena Salmoral, 1992, 59-129; Apestegui, 2000; Rafael Reichert, 2012: 159-182.

<sup>2</sup> Hussey, 1929: 292; Angulo Íñiguez, 1952; Hoffman, 1983: 15-35; Zapatero, 1990; Gutiérrez, 2005; Sanz Camañas, 2022: 130.

habían sido prácticamente ignoradas por los españoles en los compases iniciales del proceso de conquista y ocupación del Nuevo Mundo<sup>3</sup>. Los éxitos de las otras potencias europeas a lo largo del siglo XVII ya hablan a las claras de las fallas que acusaba el sistema defensivo concebido en tiempos de Felipe II. ¿A qué se debe el fracaso de la red de fortificaciones en su propósito defensivo original? ¿Qué factores explicativos cabe identificar para comprender tales fisuras? ¿Cómo se vieron dichos factores reflejados en los casos particulares de La Española y Jamaica, que son los territorios que más nos incumben?

De entrada, hemos de poner el énfasis en la demografía y el dominio del mar. Los amplios vacíos demográficos jugaron a favor de los enemigos de la Monarquía Hispánica. Durante la conquista y poblamiento del Nuevo Mundo por los españoles en el siglo XVI, se había producido un desequilibrio demográfico que oscilaba a favor de la vertiente occidental, es decir, la orientada al Océano Pacífico o Mar del Sur, en detrimento de la ribera atlántica<sup>4</sup>. La libertad de los españoles al solicitar capitulaciones y elegir el lugar donde establecerse explica que se decantasen por el litoral del Pacífico, por creerlo (erróneamente) menos expuesto al enemigo<sup>5</sup> y ofrecer posibilidades crematísticas más atractivas.

...llevados al interior del Perú por la búsqueda insaciable de oro y plata y, además, faltándoles gente para poblar todo aquel vasto país, dejaron imprudentemente atrás de sí, como una cosa inútil, las Antillas—*les Ant-Isles*—de la América que desde entonces sirvieron de refugio a todos aquellos que se enriquecieron de sus sobras<sup>6</sup>.

A partir de dicho testimonio podemos imaginar sin dificultades el desafío que acarrearba la defensa de la cuenca caribeña sin un dispositivo naval adecuado constantemente allí desplegado<sup>7</sup>. De confiar la defensa en una serie de fortalezas aisladas, la mayor parte del Mar Caribe seguiría siendo un escenario propicio para la infiltración de criminales y agentes al servicio de potencias enemigas. Si bien es cierto que desde los años setenta del siglo XVI funcionaba la Real Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias, conviene recordar que su cometido no era sino proteger las flotas comerciales que navegaban a las Indias y articulaban el sistema imperial de la Carrera de las Indias. El verdadero peligro de abordaje enemigo, empero, no se presentaba en la inmensidad del océano abierto, sino en mares cerrados, justo como el Caribe,

---

<sup>3</sup> Wallerstein, 2017 [1980]: 264; Beckles, 2001: 219; Crespo Solana y González Ripoll (coords.), 2011.

<sup>4</sup> Sanz Camañes, 2022: 130.

<sup>5</sup> Las incursiones corsarias de John Oxenham y Francis Drake demostrarían la vulnerabilidad que también aquejaba el litoral del Pacífico. Lucena Salmoral, 1992: 101-104.

<sup>6</sup> Este severo juicio corresponde al padre francés Jean-Baptiste Du Tertre, de la Orden de los Predicadores de San Luis, quien valoraba las razones de la facilidad con la que los franceses se estaban infiltrando en estas islas del Caribe sin encontrarse con una resistencia española digna de reseñarse. Grafenstein Gareis y Muñoz, 2011: 24.

<sup>7</sup> Una síntesis de los derroteros que seguía la navegación española en el Caribe, en Pérez Turrado, 1992: 20-33.

donde la navegación sin dejar de ver la línea de costa era una labor casi imposible. La constatación de una realidad que motivó en la década de 1570 el apresto de unidades ligeras que asumiesen una función defensiva en la derrota de Cartagena-Veracruz-La Habana<sup>8</sup>.

Todavía en el siglo XVI era posible que la Monarquía Hispánica defendiese con cierta eficacia sus rutas de navegación sin necesidad de comprometer demasiados medios navales. En cambio, a comienzos del siglo XVII, la correlación de fuerzas en el mar se inclinaba cada vez más del lado de las potencias septentrionales europeas, y quedaría patente que no cabía lugar a una defensa coherente, realista y duradera del espacio caribeño sin antes prevalecer en el mar. Quizás Francisco Morales Padrón pecase de excesiva vehemencia al tildar peyorativamente de «mesetil» la mentalidad de los Habsburgo, acaso un calificativo no del todo justo, pero había algo de razón en el fondo de su afirmación: que los monarcas de esa Casa no supieron —o no pudieron— valorar con toda justicia el significado del mar como elemento de riqueza y poder, pudiéndoles su vocación telúrica<sup>9</sup>. Una vocación que sería rubricada con la intervención armada en la crisis bohemia de 1618.

Gracias a la perspectiva temporal, ahora sabemos el trauma y ruina que para España supuso la Guerra de los Treinta Años, ¿pero acaso alguien podía entonces, en 1618, prever con certeza en qué devendrían unos desórdenes que inicialmente se constringieron a Bohemia? Nos resulta fácil reprobar que la Monarquía Hispánica consumiese recursos —que bien podrían haber sido invertidos en una defensa más activa de los reinos de las Indias y de las rutas oceánicas— en un conflicto agónico y del que ningún beneficio económico tangible podía esperarse, pero en la perspectiva de 1618-1621, sobre todo a raíz de la reasunción de la guerra contra los neerlandeses, los problemas del Caribe se percibían lejanos y nimios, mientras que la prioridad era destinar recursos a los frentes terrestres y navales europeos.

Pero no solo los conflictos activos en el continente europeo condicionaban la capacidad de maniobra de la Corona en el ámbito caribeño; no hemos de olvidar que desde 1580 la Monarquía Hispánica había incorporado el imperio ultramarino portugués contrayendo con ello la responsabilidad de defender sus distantes y vulnerables colonias en Brasil y las Indias Orientales, lo que acarreó gastos adicionales que no eran precisamente ligeros. De hecho, si se compara el tamaño de las fuerzas movilizadas, las acciones en las Antillas palidecen ante las operaciones armadas en Brasil y Valdivia<sup>10</sup>; por no mencionar la dolorosa pérdida a manos de la VOC de la

---

<sup>8</sup> Maltby, 2011: 116-117, 119.

<sup>9</sup> Morales Padrón, 1952: 316, 319.

<sup>10</sup> BL Add MS 13974, Relación de la jornada del Brasil, Madrid, 1626, fols. 1-9; Eg MS 592, Jornada de Brasil a través del testimonio del calvinista holandés Henoc Estartenius, fols. 56-67; BNE Mss. 2366, Entra don Luis de Rojas a gobernar la guerra del Brasil, fols. 41r-44v; Israel, 1997 [1982]: 238-239, 276-279.

Gobernación de Formosa en 1642, donde los españoles habían erigido en 1628 su base en Fuerte de Santo Domingo<sup>11</sup>. Estos escenarios también detraían medios militares y financieros que no pudieron invertirse en el Caribe y que contribuyeron igualmente al desgaste español.

En vista de los mencionados condicionantes, sobre todo los de cariz presupuestario, parece lógico que la Corona se decantase desde la segunda mitad del siglo XVI por la que quizás fuese la opción menos original, pero acaso por eso mismo la más fácil y rápida de implementar: la construcción de fortalezas que defendiesen lo que el historiador Juan Manuel Zapatero denominó las *llaves* de América, un concepto que se ha convertido por derecho propio en un lugar común en cuanto concierne al Caribe español<sup>12</sup>. Con el término *llaves* se refería a un grupo de ciudades ribereñas del Caribe y costas adyacentes o circundantes, que, debido a su importancia geoestratégica en tanto en cuanto que centros administrativos o navales, habían sido fortificadas; por consiguiente, eran *claves* (*llaves*) para defender las Indias Occidentales o abrir la puerta al interior de los virreinos. Las *llaves* que se erigían en el arco insular antillano eran, en sentido NO-SE: La Habana, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y Trinidad; por último, orientada hacia el interior del Mar Caribe, se encuentra la isla de Jamaica, la *llave perdida* o *llave que no pudo ser*, pues el devenir histórico transcurrió por otros vericuetos.

Porque las fortificaciones costeras, por sí mismas y privadas del apoyo de una escuadra de barcos, no bastaban para salvaguardar la integridad de un espacio tan extenso, geográficamente fragmentado y poroso como el Caribe. Menos aún contra unos enemigos que sabían zafarse entre la multitud de islas deshabitadas de la región. Además, en el primer cuarto del siglo XVII el programa de fortificación se encontraba en una fase embrionaria y carecía de guarniciones debidamente preparadas para la defensa<sup>13</sup>. Lo ideal hubiese sido una defensa que combinase fortificaciones terrestres en emplazamientos estratégicos y sensibles, como ciudades y puertos, con la presencia activa de una armada que patrullase las aguas de la región, complementado a su vez con una política de poblamiento intensivo de las Antillas.

Pero no había suficientes recursos demográficos, militares ni financieros para destinar al teatro de operaciones del Caribe, y las capacidades económicas de la Monarquía se estiraban más de lo deseable, demasiado como para cubrir las necesidades de un frente tan lejano en las cuitas que asediaban a los consejeros de Madrid. En lo que se refiere a una armada antillana, se trataba de un proyecto necesario y deseable, pero agravado por la casi inexistente infraestructura

---

<sup>11</sup> Una ocupación temporal cuyos orígenes se remontan a los tempranos proyectos que promovió Luis Pérez das Mariñas en los últimos años del siglo XVI para tomar la *isla Hermosa*, refiriéndose a Formosa. Para la pérdida de la colonia española de Formosa, véase a Hang Xing [杭行], 2015: 49, 58-59, 63.

<sup>12</sup> Zapatero, 1990: 35-39.

<sup>13</sup> Acerca de las limitaciones del programa defensivo de fortificaciones, consúltese Maltby, 2011: 187-188.

portuaria en la región que pudiese proporcionar la cobertura logística necesaria que demandaba la operatividad de una formación naval. Prácticamente había que partir desde cero. No se trataba solo de levantar las instalaciones suficientes para construir barcos, que sí existían en las Antillas Mayores, sino que faltaban suficientes centros de construcción y mantenimiento e industria auxiliares; como tampoco se había articulado una cadena de suministros capaz de proveer los pertrechos de mar y guerra que demandaría una escuadra indiana.

En relación con lo anterior, cabe achacársele a la política de la Corona en el escenario caribeño dos grandes abandonos: el demográfico y el marítimo. El primero resultó en los vacíos demográficos o *zonas grises* del Gran Caribe; es decir, áreas bajo la soberanía virtual del rey español, pero donde a efectos prácticos no imperaba ninguna ley positiva y eran propensas a la proliferación de formas alternativas de organización social que revestían un inequívoco carácter subversivo y generalmente vinculado con la denominación genérica de piratería<sup>14</sup>. En cuanto al segundo abandono, la defensa marítima, ya ha sido vagamente esbozado y sus consecuencias son fáciles de inferir: la pérdida de la iniciativa a la hora de planificar una estrategia defensiva que integrase al conjunto de la región. Este segundo abandono supuso también la tácita renuncia a controlar la totalidad de la región caribeña.

Por consiguiente, no se pudo evitar que las costas del Caribe, y más específicamente el arco insular de las Antillas Menores, las áreas despobladas de las islas más extensas (la banda septentrional de La Española y su cercana isla de la Tortuga, sectores de Puerto Rico y del SO de Cuba, la Isla de los Pinos y los cayos circundantes) y las Bahamas, se convirtiese en el primer tercio del siglo XVII en un gran semillero de corsarios, piratas, filibusteros, bucaneros y toda suerte de gentes del hampa, seres proscritos y criminales de la peor ralea<sup>15</sup>. Los citados lugares fueron convertidos en enclaves para estos merodeadores, puntos calientes del comercio ilícito y bases de aquellos piratas y corsarios que hostigaban a los españoles por tierra y mar:

Y de aquellas islas, y las presas tan considerables que han hecho de todos los géneros y frutos de aquellas islas y reinos, sin la plata y cosas preciosas que para los empleos se lleva, que, si se ha de dar crédito a los que admitían en esta materia, debe importar por año más de 500.000 ducados; de suerte que apenas ha salido de nuestros puertos la fragata o navío cuando da en manos del enemigo, si no en este, en otro paraje; corriendo el mismo riesgo los situados, los avisos que van de España o los que de las Indias vienen a ella, y los navíos que con la permisión ordinaria van de las islas de Canarias, de suerte que si tiene a milagro el que de unos u otros llega a salvamento<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> Pestana, 2014: 337. Sobre el carácter subversivo de la piratería en ultramar, Linebaugh & Rediker, 2000.

<sup>15</sup> Nogueira Bermejillo, 2002: 10-14. España solo era propietaria del suelo que los españoles hollaban, puesto que los grandes desiertos demográficos del Nuevo Mundo quedaban a la espera de quien los colonizase, en palabras de Lucena Salmoral, 1992: 150-151.

<sup>16</sup> BL Add MS 13977, Islas de Barlovento, y cómo se podrán recuperar, s.l., s.f. [ca. 1640], fol. 513v-514r.

En el arranque del segundo cuarto del siglo XVII se consumó la primera penetración duradera en el Caribe por parte de las grandes potencias atlánticas de la Europa Septentrional, lo que afectó principalmente a las desprotegidas Antillas Menores. La primera oleada inglesa tuvo lugar en un período relativamente corto, de apenas diez años (1623-1632), que se sumó a una avalancha más generalizada en la que intervinieron los franceses y neerlandeses. Los ecos de las guerras europeas ahora se hicieron sentir más que nunca en una arena nueva, absorta en un proceso de configuración, donde las potencias imperialistas encontrarían nuevas posibilidades expansivas. Los años 1620-1640 atestiguaron una fase intensa en lo que hacía a la actividad armada de los franceses y muy en particular de los neerlandeses, estos últimos bajo el patrocinio de la Compañía de las Indias Occidentales (*West-Indische Compagnie*, en adelante WIC). Las actividades de dicha compañía perderían vigor a partir de la segunda mitad de los años cuarenta, comienzo de una lenta decadencia hasta su desaparición final<sup>17</sup>.

La verdadera amenaza contra la posición del imperio español en el teatro de operaciones del Caribe, empero, no procedía tanto de la pérdida en sí misma de algunos islotes de las Antillas Menores, sino del hecho de que las áreas decisivas —las Antillas Mayores— y los extensos tramos litorales del litoral venezolano y del istmo centroamericano también adolecían de esa misma vulnerabilidad. Repárese en que son las mismas zonas que, años después, figurarían en los planes originales de ataque del *Western Design*. Para mediados de siglo, las potencias que rivalizaban con España habían conseguido lo más complicado y decisivo: afianzar algunas cabezas de puente desde las cuales lanzar vectores de ataque contra el resto del arco antillano y la propia masa continental. En la pérdida de las Antillas Mayores residía la mayor amenaza contra la arquitectura defensiva del sistema imperial español.

Los dos grandes abandonos que cabe achacársele a la política que siguió la Corona en el teatro caribeño conciernen al poblamiento y a la defensa marítima, esto es, la presencia permanente de una fuerza naval autóctona, que no dependiese de la metrópoli. El primer abandono —el demográfico— resultó en los grandes vacíos o *zonas grises* del Gran Caribe; áreas bajo la soberanía virtual del rey español, pero donde a efectos prácticos no imperaba ninguna ley positiva y eran propensas a la proliferación de formas alternativas de organización social que

---

<sup>17</sup> El asentamiento francés más temprano, el de Saint-Christophe, fue fugazmente compartido con los ingleses en los años veinte. Las otras incorporaciones al mundo ultramarino francés habrían de esperar a los años treinta, como el caso de Martinica y Guadalupe (1635), y a los postreros años cuarenta, Santa Lucía (1643), Îles des Saintes (1648), La Désirade (1648), Marie-Galante (1648), Saint-Martin (1648, compartida con los neerlandeses) y Saint-Barthélemy (1648) y Granada (1649). Chauleau, 1998-1999. La actividad neerlandesa estuvo encaminada a explotar los recursos salineros de la costa venezolana e islas adyacentes, y adquirió la forma de una guerra corsaria financiada y amparada por la WIC. Israel, 1997 [1982]: 278-279, 337; Paquette & Engerman, 1996 (eds.), nos remitimos particularmente a los capítulos v y viii; Crespo Solana y González Ripoll (coords.), 2011.

revestían un inequívoco carácter subversivo y generalmente vinculado con la denominación genérica de piratería y que los historiadores marxistas P. Linebaugh y M. Rediker asociaron a la gestación de la *hidrarquía* de los hombres de la mar<sup>18</sup>. En cuanto al segundo abandono, sus consecuencias son fáciles de deducir: la pérdida de la iniciativa a la hora de planificar una estrategia defensiva que integrase al conjunto de la región, ya que la baza de las fortificaciones conllevaba una tácita supeditación a los ritmos que marcaran las otras potencias europeas. La política de *devastaciones* en La Española y el descuido del proyecto de la Armada de Barlovento, sin duda la mejor respuesta a los desafíos que planteaba la salvaguarda de la soberanía regia en aquellas aguas, implicó una primera y sutil claudicación.

Ambos abandonos favorecían la ejecución del *Western Design*, a la vez que constituyeron las dos principales debilidades que los consejeros de Cromwell señalaron para justificar la factibilidad de la empresa. Mientras que las *zonas grises* se convirtieron en objetivos señalados para establecer puntas de lanza en el proceso de conquista, la inexistencia de una fuerza naval española debería explotarse para lograr la supremacía marítima, bloquear los puertos, interrumpir las comunicaciones y líneas de suministros entre las plazas caribeñas y apoyar a los soldados encargados de la invasión. La puesta en práctica demostraría las innumerables dificultades que podían dar al traste con dichas veleidades expansionista; pero sobre el papel parecía realizable, y así parece que lo interpretase Cromwell.

En los planes del *Western Design* y su posterior puesta en práctica figuró Santo Domingo como principal objetivo de la primera fase de la campaña. No era para menos; se trataba de una importante ciudad, sede de la Real Audiencia, situada además en la ribera meridional de La Española, que, con sus 76.480 km<sup>2</sup>, era la segunda isla en extensión del archipiélago solo tras Cuba. El caso de La Española en las décadas centrales del siglo XVII revela el drama de la despoblación en vastas áreas de la región; de hecho, las *zonas grises* constituían la norma y no la excepción en esa isla. Irónicamente, se trataba asimismo de una isla provista de una generosa abundancia de recursos forestales y, en sus macizos montañosos del interior, minerales, aparte de un gran aprovechamiento agropecuario<sup>19</sup>. Atrajo desde los primeros compases del proceso de colonización del Nuevo Mundo el interés de pioneros.

Nos remitimos a las impresiones que de primera mano experimentó don Pedro Álvarez de Mendoza, quien dejó constancia escrita en un memorial de 1637 donde le representaba al

---

<sup>18</sup> Pestana, 2014: 337. Sobre el carácter subversivo de la piratería en ultramar, Linebaugh & Rediker, 2000.

<sup>19</sup> Alexandre Olivier Exquemelin, célebre cirujano y filibustero francés, al servicio de la Cofradía de los Hermanos de la Costa durante ocho años, que le valió por parte del escritor Alejo Carpentier el apodo de *médico de los piratas*, no escatimó en alabanzas al describir la exuberancia. Exquemelin, 1681: 20-25. Existe un ejemplar en BNE R/3504 y R/10386, así como una edición facsímil del año 2002, editada por Renacimiento.

rey la extrema indefensión del territorio dominicano. Lo comprobó empíricamente tras haber recorrido la isla de punta a cabo —una travesía de 100 leguas—; en la que se percató de la falta de habitantes que extrajesen provecho de sus feraces tierras y riqueza mineral, pues también se traducía en una pérdida de ingresos para la propia Corona: «me fui lastimando de [que] una isla tan grande y rica y de tanto ganado y tan dispuesta a producir frutos de grande consideración y valor tan despoblada y sin gente, que ni aun para beneficiar y coger lo que la naturaleza produce y cría sin industria humana no la tiene»; de igual modo, le preocupaba la indefensión que traía consigo el vacío demográfico de la isla, ya que no habría nadie que se percatase en caso de que un potencial enemigo pusiese el pie en ella: «...la poca seguridad que tiene esta isla en su despoblación y estado miserable que tiene, y que si el enemigo pone el pie en ella, que le es muy fácil, se ha de señorear de toda en poco tiempo...»<sup>20</sup>.

Como consecuencia del casi completo aniquilamiento de la población amerindia isleña durante el proceso de conquista y colonización de los siglos XV-XVI, la falta de mano de obra autóctona obligó a importar esclavos procedentes de África para emplearlos en los trabajos del sector agropecuario y minero<sup>21</sup>. Con el paso de las décadas, los defectos que socavaban el dominio español sobre la isla se irían acentuando. Para los habitantes de las áreas más septentrionales de La Española, prácticamente abandonados por las autoridades dominicanas, el comercio ilícito con extranjeros que recalaban en la zona se convirtió en una cuestión de simple supervivencia, ya que de lo contrario no se podía garantizar la viabilidad económica; para los oficiales reales destinados a aquellas localidades, tales intercambios brindaban una atractiva oportunidad para tejer ventajoso vínculos personales con comerciantes extranjeros que les reportase alguna clase de rédito. Como explica el historiador Ponce Vázquez en su reciente estudio, estos oficiales, en tanto que podían extraer beneficios de dichas prácticas, incluso las propiciaban y procuraban que se diesen las condiciones favorables<sup>22</sup>.

Aunque la principal crítica de Álvarez de Mendoza iba encaminada principalmente contra la actitud negligente de los gobernadores, a quienes acusó de no aprovechar los recursos de la isla ni sus posibilidades como escala para las flotas de Indias. A su juicio, la decadencia que afectaba a la demografía insular no era sino el corolario lógico a una serie de políticas

---

<sup>20</sup> BL Add MS 13974, Pedro Álvarez de Mendoza, *Memorial de la despoblación de la isla de La Española y los inconvenientes que tiene en poblarse*, Santo Domingo, 12/9/1637, fols. 125r, 126v, 129r.

<sup>21</sup> En los primeros treinta años del siglo XVI la población taína cayó un 80-90% del total. Zacek, 2011: 149-154.

<sup>22</sup> Este historiador —Juan José Ponce Vázquez— para evitar perderse en polémicas de nomenclatura en torno a si se puede considerar a los contrabando o corrupción a esta clase de prácticas, dado que las relaciones clientelares eran congénitas a los mecanismos de funcionamiento de las monarquías de la época, opta por el término infracción, pues no caben las dudas para negar que tales tratos comerciales despertaban objeciones y contravenían las disposiciones de la Corona. Ponce Vázquez, 2021: 16-19, 25-30, 32-34.

desacertadas, inspiradas en los memoriales que Baltasar López de Castro dirigió al rey en 1598; pero particularmente cargaba sus tintas contra la estrategia adoptada para atajar de raíz la proliferación del comercio ilegítimo en la banda septentrional de la isla, en los asentamientos de Bajayá, Montecristi, Puerto Plata y demás áreas colindantes.

Las medidas particulares que Álvarez de Mendoza reprobaba eran los desplazamientos forzados de población para concentrar a sus habitantes en torno a la capital, disuadiéndolos con ello de participar en el tráfico ilícito con extranjeros. Una medida que fue acompañada de otra más polémica si cabe: la sistemática destrucción de hatos del ganado y fincas, que en los tiempos del gobernador Antonio de Osorio (1604-1606) recibió el ilustrativo término de *devastaciones*. Dejaron una huella indeleble en la fisonomía insular, como denunció Álvarez de Mendoza<sup>23</sup>, quien vio en las devastaciones la principal raíz del declive que sufría la isla, como de otros males asociados que, para el segundo cuarto de siglo, redundaron en la pérdida del control de la mitad occidental insular.

Para cuando las nuevas autoridades españolas en la isla quisieron enmendar los errores del pasado, ya se partía con cierto retraso. Mediante una real cédula fechada el 22 de febrero de 1620, se le requirió a la Real Audiencia un informe favorable al envío de un millar de labradores españoles, que estuviesen casados, con el fin de reasentarlos a ellos y sus familias en los valles de La Española para que cultivasen la tierra y sembrasen trigo. Se prefería a castellanos viejos antes que a pobladores de otras regiones por considerarlos más laboriosos y sencillos. Transcurridos quince años, unos 400 labradores se habían instalado en Santiago de los Caballeros, Puerto Plata, Bayajá y La Yaguana. La Corona, no obstante, reiteraría en la real cédula del 3 de diciembre de 1636 la importancia de reasentar pobladores castellanos en la isla, una repetición que nos invita a sospechar que los planes no se cumplieron según lo previsto. La consolidación del dominio francés sobre la mitad occidental de la isla evidenciaría el escaso éxito que conoció la política de repoblación del territorio<sup>24</sup>.

La idea de los gobernadores de comienzos de siglo —y sobre todo de Osorio— de concentrar a la población insular en las inmediaciones de Santo Domingo, resultó en el abandono sistemático del oeste y noroeste de la isla, incluidas las ciudades de La Yaguana, Bayajá, Puerto Plata, Montecristi y San Juan, las haciendas de los particulares y los hatos para el ganado. Buena parte de la cabaña ganadera hubo de abandonarse o se extravió en los montes del macizo central de la isla; tampoco faltaron quienes prefirieron sacrificar su propio ganado. La tierra quedó en desuso y sin cultivar; las posibilidades ganaderas, desaprovechadas; la riqueza de las minas

---

<sup>23</sup> BL Add MS 13974, *Memorial de la despoblación...*, fols. 125r-126r, 129r.

<sup>24</sup> *Ibid.*, fols. 126v-129r.

auríferas y argentíferas, sin explotar. Por supuesto, entre los moradores de aquellas áreas dicha política suscitó un rotundo rechazo y se resistieron sin mucho éxito a abandonar sus tierras y hogares<sup>25</sup>. Se obtuvieron justamente los efectos contrarios a los deseados; el vacío de poder se acentuó, proliferó un ganado cimarrón que vagaba por los prados y montes del que se beneficiaron grupos de merodeadores que se instalaban en amplias áreas de la costa noroccidental sin que desde la capital se percatasen las autoridades.

He aquí el origen del bucanerismo, uno de los fenómenos más distintivos del panorama sociológico caribeño del siglo XVII y especialmente de La Española<sup>26</sup>. A partir de los años treinta se le unirían al primigenio núcleo bucanero los colonos ingleses y franceses procedentes de las Antillas Pequeñas, lo que afianzó la desestabilización para el orden interno en el Caribe español<sup>27</sup>. Vivían solos o en pequeños grupos de menos de diez miembros; eran hombres malditos, marginados de la sociedad europea, cuando no prófugos que no atendían a ningún príncipe, ley ni credo. En el Caribe encontraron el refugio que buscaban, donde además adquirieron fama gracias a la carne ahumada, que preparaban en unas parrillas llamadas *boucan* y que les valió el nombre de *boucaniers* o *bouccaneers* en francés e inglés, respectivamente<sup>28</sup>. Los intentos españoles por liquidar la presencia de estos bucaneros siguieron el mismo libreto ya visto en las acciones de la Armada de Barlovento; en cuanto las tropas españolas se retiraban de la zona, los bucaneros reasumían su asentamiento. Con la extinción del ganado errante, los bucaneros se hicieron a la mar y se convirtieron en filibusteros<sup>29</sup>.

La existencia de grandes vacíos demográficos en las Antillas Mayores no se limitaba al caso de La Española, sino que afectaban a importantes áreas de Puerto Rico y la costa occidental de Cuba, incluida la isla de Pinos, así como tramos litorales más meridionales. Pero el ejemplo por excelencia de incuria y negligencia lo encontramos en Jamaica, isla de la que se desentendieron pronto las autoridades reales. De ella solo despertaba la atención su ubicación en el centro de la larga cadena insular, su perfil predominantemente montañoso y la complicada orografía de su tramo litoral septentrional, de unos 240 km de longitud, recortado y abrupto, salpicado

---

<sup>25</sup> Ponce Vázquez, 2021: 106-128. Estos ensayos de concentración de población en los principales centros políticos, más fáciles de defender, perseguían por parte de las autoridades coloniales un refuerzo del control sobre los colonos con la idea de combatir así la evasión fiscal e impedir el desarrollo del comercio ilícito. Pérez Tostado, 2011: 188.

<sup>26</sup> Haring, 2003 [1910]: 77-105. Lucena Salmoral aprecia en el fenómeno del bucanerismo una clase de piratería genuinamente americana en sus orígenes, 1992: 150.

<sup>27</sup> BL Add MS 13977, Copia de carta que escribe a Su Majestad en que refiere la muerte de dos ministros y otras cosas tocantes a la isla de la Tortuga, Santo Domingo, 12/6/1635, fols. 505r-512v.

<sup>28</sup> Un tipo de sociedad —la de los bucaneros— a la que Exquemelin, conocedor de primera mano, le dedicó una prolija descripción en el capítulo quinto de su relación: 1681: 42-65.

<sup>29</sup> Estos asados gozaron de una buena acogida entre los piratas y corsarios que recalaban en el noroeste de La Española para avituallarse. Haring, 2003 [1910]: 77-80; Wallerstein, 2017 [1980]: 264-265; Lucena Salmoral, 1992: 155-156; Pestana, 2004: 199; Grafenstein Gareis y Muñoz, 2011: 52-53.

de pequeñas calas que eran excelentes refugios para las embarcaciones ligeras necesitadas de abrigo. Precisamente por su situación, se la consideró útil como escala circunstancia para dar abasto a los barcos de las flotas<sup>30</sup>.

No bastó para incentivar inversiones en una isla cuya jurisdicción le fue entregada a los duques de Veragua para conservar los privilegios originales que la Corona de Castilla le había otorgado a Cristóbal Colón, entre ellos, la autoridad para nombrar gobernadores, quienes cometieron la imprudencia de desatender los requerimientos defensivos de la isla ni se preocuparon en hacerla fructificar. A mediados del siglo XVII, la isla apenas contaba con 2.500 individuos como población total; su único núcleo significativo era la capital, Santiago de la Vega<sup>31</sup>, de apenas 400 moradores, seguida seguida muy de lejos por los asentamientos dispersos de la banda meridional: Anaya, Guanaboa, Garay, Caguaya, Yallahs, Punta Morante y Negrillo. Para entonces, de los *arawak* —la población autóctona previa a la llegada de los españoles— ya no quedaba rastro; su contingente demográfico, como en otras islas, sufrió la práctica extinción a lo largo del siglo XVI, lo que obligaría a importar mano de obra esclava de origen africano para acometer los trabajos físicos más arduos que requería la cría del ganado mayor, principalmente, el equino, y la caza del ganado cimarrón errante por los montes<sup>32</sup>.

Aparte de las actividades referidas, la isla también se destacaba por la abundante cantidad de cerdos salvajes y jabalíes que vivían en ella y eran cazados en cifras de 80.000 cada año. Sus pieles y grasa, cuando no se exportaban a España, eran útiles en el trueque que se llevaba a cabo con los bajeles que fondeaban en la costa durante sus periplos a los puertos del continente. La isla también ofrecía interesantes posibilidades agrícolas, gracias a sus feraces tierras, excelentes recursos forestales que podían servir de gran utilidad para la construcción naval, y riquezas minerales en el interior. Pese a ello, la isla se hallaba temerariamente desprotegida, apenas por unos reductos de terraplenes y empalizadas, con una torre vigía orientada hacia el mar en los puertos de Santa Ana, en la bahía de Santa Gloria, Caguaya y Garay. Insuficiente a todas luces para detener una ofensiva enemiga, ocasión para lo que como máximo podría movilizarse a unos 2.000-3.000 milicianos, mal armados y peor equipados<sup>33</sup>.

---

<sup>30</sup> La isla de Jamaica se encuentra a 18°6'34" N y 77°17,8' O; dista 150 km de Cuba y 180 km del extremo más occidental de la península de Tiburón, en La Española, separada de ambas islas por el Canal de Jamaica. Una relación geográfica de Jamaica, de su localización y forma, en TNA CO 1/14/125-126; BL Add MS 11410, *A Brief Account of the Island Jamaica in America*, fols. 3r-5r; Jamaica surveyed by Thomas Modyford, 1663, fol. 151r.

<sup>31</sup> Fundada por Juan Esquivel en 1509 con el topónimo de Sevilla la Nueva, aunque reubicada hacia el interior de la isla y rebautizada como Villa de la Vega en 1534.

<sup>32</sup> Para los inicios de la colonización española, véase: Morales Padrón, 1952; Ehrengardt, 2015: 11-34. Una síntesis en Pérez Tostado, 2011: 186-188,

<sup>33</sup> AGI SD leg. 178B, Informes pedidos al duque de Veragua sobre la fortificación y estado de defensa de la isla de Jamaica, 1635-1638; Descripción de la isla de Jamaica [1640]; TNA CO 1/14/126-131; BL Add MS 11410, *A Brief Account...*, fols. 4v-5r; Taylor, 1969: 38-42, 45-46; Pérez Tostado, 2011: 188-189.

Semejante falta de prevención ya se hizo notar en las postrimerías del siglo XVI, cuando tuvo lugar una primera incursión inglesa, entre 1596 y 1598, liderada por sir Anthony Shirley, quien capturó su capital reteniéndole bajo su poder hasta el pago de un rescate. Años más tarde, en 1603, el capitán inglés Christopher Newport intentaría sin éxito una nueva incursión contra Jamaica, que fue rechazada por el gobernador Melgarejo de Córdoba. Tal vez, el último intento guardase relación con las noticias que circularon un año antes acerca de la presencia de corsarios en las aguas circundantes para acechar la flota de Nueva España<sup>34</sup>. En cualquier caso, existía ya entonces el suficiente peligro como para que se hubiese acometido un trabajo serio de prevención defensiva. Recordamos que los términos corsario, pirata y filibustero revisten una cierta ambigüedad en su uso por parte de las fuentes primarias.

En contra de la extendida idea de un Caribe infestado de piratas, este fenómeno fue más bien residual hasta la segunda mitad de siglo. Hasta entonces, los pocos reductos piratas propiamente dichos se reducían a unos pocos enclaves, en las áreas periféricas de ese ámbito caribeño en conformación, como es el caso de la isla de la Tortuga, situada al norte de La Española y que en los años treinta ya funcionaba como un santuario para el crimen marítimo organizado, muchos de ellos asociados bajo la Cofradía de los Hermanos de la Costa<sup>35</sup>. En realidad, lo más habitual fue la presencia de contrabandistas —a los que las fuentes españolas igualmente incluyen en la genérica categoría de *piratas*— y *corsarios* al servicio de soberanos europeos.

Especialmente activos fueron hasta 1648 los neerlandeses, gracias al patrocinio que recibían por parte de la WIC, para cuyos accionistas el corso constituía su inversión más rentable junto con la extracción de sal, dadas las escasas posibilidades que todavía ofrecía el mercado americano. Durante los años veinte y treinta la WIC armó más de ochocientas navales en corso, empleando a 67.000 hombres en dicho cometido, y se contabilizaron 547 capturas por valor de más de seis millones y medio de florines, cuyas ventas en las Provincias Unidas reportaron treinta millones. El principal hito de estas campañas fue el célebre episodio de la captura de la flota de Nueva España en Matanzas en 1628 a manos del corsario Piet Hein<sup>36</sup>.

Dichas apreciaciones son esenciales para comprender el contexto de los años cincuenta en que se llevó a cabo la expedición del designio —la gran cuestión de fondo— hay que ascender a una atalaya que nos proporcione una perspectiva general de las tendencias de media-larga

---

<sup>34</sup> AGI México leg. 270, Informe del virrey conde de Monterrey, México, 6/5/1602 (le agradecemos a Marina Téllez el habernos dado a conocer este valioso documento). AMN VP 75/73/34, Discurso primero, fol. 104v. Hakluyt, 1972: 410-413; Cundall, 1915: 46; 1919: 26-27; Melgarejo de Córdoba, 1922: 227-248; Taylor, 1969: 44; Ehrengardt, 2015: 39-40.

<sup>35</sup> Pestana, 2014: 326, 333-334, 347-348.

<sup>36</sup> Lucena Samoral, 1992: 121-123, 126-127, 131-132, 134-139; Pestana, 2014: 338, 340. Acerca de la captura de la flota de Benavides y sus consecuencias, véase Domínguez Ortiz, 1956: 159-171.

duración. A finales del siglo XVI se concibió un sistema defensivo más elástico para el Caribe, fundamentado en una flota defensiva radicada allí. Al término de los años setenta empezó a definirse el proyecto, pero todavía habría que esperar a 1595 para su fundación oficial y a 1600 para la celebración de la primera Junta de Armadas<sup>37</sup>. A partir de dichas consultas vería la luz la Armada de Barlovento, cuyo primer cometido fue la expulsión en 1605 de los contrabandistas de sal neerlandeses (*zoutvaerders*) que actuaban en el Oriente venezolano<sup>38</sup>.

El proyecto de la Armada de Barlovento fue alumbrado en medio de una multitud de estímulos contrarios. Para empezar, lo inoportuno y complicado del momento, pues coincidió con los años de la *Pax Hispánica*, durante la privanza de Lerma, cuando también afloraron los primeros síntomas, todavía tímidos, del estancamiento que acusaba el sector marítimo español<sup>39</sup>. Incidió en su contra la falta en Madrid de valedores realmente interesados y comprometidos, pues la atención la monopolizaban los problemas de Europa Central, ajenos a las preocupaciones de las Indias. Tercero, la falta de financiación para ponerlo en marcha, ya que dotar al Caribe de su propia fuerza naval exigiría una ambiciosa inversión que levantase la adecuada infraestructura portuaria para construir y mantener una armada local; en definitiva, caudal para costear un proyecto de industria naval.

Entre las voces autorizadas, como los oficiales reales en la región, era una opinión generalizada que para vigilar adecuadamente aquellos parajes se necesitaría al menos una flota de doce galeones y dos pataches<sup>40</sup>. De hecho, el marqués de Cadereyta, acaso el mayor benefactor de ese proyecto, concibió una formación de quince bajeles cuyo arsenal se situase en Veracruz, próximo a la feria de Xalapa y a la corte virreinal, pues esperaba con ello recabar la participación del sector comercial y de la caja matriz mexicana en la financiación de esa armada. Ya en 1636 el marqués logró un servicio de 200.000 pesos para atender los desembolsos, cantidad que incrementó hasta los 500.000 ducados. No era una labor sencilla si se considera que la caja real mexicana ya destinaba cientos de miles de pesos para los situados de los presidios de La Habana, Santo Domingo y San Juan de Puerto Rico<sup>41</sup>.

A colación de estos proyectos encaminados a dotar al Caribe de una fuerza naval activa en la zona, emergieron diversas propuestas en las que se planteaba la industria naviera como el remedio a los problemas demográficos por los que atravesaban algunas zonas grises, más

---

<sup>37</sup> Veitia Linaje, 1672, lib. II, cap. V, núms. 1-3; Torres Ramírez, 1974: 33-51; 1981: 67-98.

<sup>38</sup> Ojer Celigueta, 1962: 5-7; Varela Marcos, 1980: 27-40; Israel, 1998: 478; Antczak et al., 2015: 191.

<sup>39</sup> Sobre la decadencia del sector naviero español, véase Grafe, 2011: 88.

<sup>40</sup> BL Add MS 13977, fols. 515r-516r.

<sup>41</sup> Los trabajos de construcción en los astilleros americanos se financiaban con impuestos locales y solo en ocasiones con remesas extraordinarias que no podían preverse. Israel, 1997 [1982]: 237-238.

particularmente La Española<sup>42</sup>. Este discurrir se apoyaba en el hecho de que el sector naviero y sus ramificaciones auxiliares movilizaban mayores concentraciones de trabajadores que ninguna otra actividad en una época previa a las revoluciones industriales de los siglos XVIII-XIX. Así pues, no faltaron proyectos de corte arbitrista que vieron en la construcción naval un acicate para atraer a nuevos pobladores. Ya a comienzos de siglo, el arzobispo Dávila y Padilla había solicitado al rey que habilitase los puertos de la costa septentrional de la isla para incentivar la navegación de cabotaje en la zona, las transacciones comerciales con extranjeros y fomentase con ello el surgimiento de una industria naval en La Española<sup>43</sup>.

Tanto la Corona como los gobernadores que sucedieron a Osorio trataron de fomentar el reasentamiento de nuevos colonos en los lugares más afectados por las devastaciones, pues se trataba de la sede de la Real Audiencia. Por su ubicación, se pensó que La Española serviría como escala para la navegación convoyada, al disponer de puertos naturales bien abrigados y a resguardo de los vientos, donde carenar, dar quilla y otras labores de mantenimiento esenciales para la operatividad de los bajeles, pero también para suministrar las vituallas a las tripulaciones que servían a bordo. Un documento de comienzos de siglo (la fecha no aparece especificada), tomando como modelo los esfuerzos acometidos por los gobernadores y capitanes generales de la vecina isla de Cuba, bosquejaba la puesta en marcha de un programa de fábrica de galeones que sirviese como base para el relanzamiento de la economía insular. Sus promotores sostenían la factibilidad del proyecto, ya que la isla contaba con recursos suficientes para ello; se necesitaría, sin embargo, un desembolso inicial de 16.000 ducados para los gastos en infraestructura portuaria y construcción de los primeros galeones. Se esperaba que se construyesen entre dos y cuatro galeones al año, teóricamente para la Armada de Barlovento<sup>44</sup>.

Años más tarde, en su memorial de 1637, Pedro Álvarez de Mendoza, sopesó igualmente las posibilidades económicas que cabía esperar de una cuidada política naval que convirtiese la isla en la base principal de una armada indiana y centro neurálgico de la construcción criolla de bajeles de guerra. Expuso cómo revitalizaría la economía, atraería inversiones y gran cantidad de mano de obra que haría de esa isla su hogar. Era un plan a largo plazo en cuanto a la concepción de sus frutos. Pero antes de ello, sería necesaria una exigente inversión para construir un astillero, un carenero y los depósitos para los pertrechos de mar, lo que llevaba a otra cuestión: la disponibilidad en la isla de cáñamo para jarcia, esencial en el aparejo de los barcos. En

---

<sup>42</sup> Pérez Turrado, 1992: 22-23.

<sup>43</sup> Nogueira Bermejillo, 2002: 22.

<sup>44</sup> BL Add MS 13974, Comodidades que hay en esta ciudad e isla para fabricar a Su Majestad dos galeones cada año y cuatro si importase para su servicio, s.l., s.f. [¿1600?], fols. 133r-134r.

cuanto a la financiación, se pensó en recurrir a la explotación de las minas del interior de la isla y en importar un millar de esclavos africanos cada año, al menos para los trabajos físicos más ingratos. Incluso se abrió la posibilidad de emplear mano de obra indígena forzada, para lo que se recabaría la colaboración de los gobernantes venezolanos, a quienes se les requerirían aquellos indios que enviaban al destierro<sup>45</sup>. Pues bien, estos proyectos de dotar a la isla de una fuerza naval propia para su defensa, aunque fundados en un buen criterio, no prosperaron porque se necesitaba empezar desde cero, exigían una fuerte inversión que no se sabía ni cómo ni cuándo se resarciría, sus resultados eran inciertos incluso a medio plazo y exigirían demasiado tiempo para que empezasen a rendir sus frutos.

Hasta entonces, se consideraron otras posibilidades para la base de la Armada de Barlovento, siendo Puerto Rico el otro firme candidato y principal adversario de La España. De hecho, la isla de Puerto Rico se encontraba más convenientemente ubicado con respecto al régimen de los vientos predominante en la zona, lo que significaba que cualquier barco que zarpare desde allí acudiría con mayor presteza al socorro de cualquier punto del arco antillano y del litoral venezolano (precisamente las dos áreas más sensibles a la penetración de otras potencias). Además, Puerto Rico ya servía como lugar de aguadas para las flotas de Indias en sus singladuras de ida. En consecuencia, cobraba sentido que Puerto Rico se presentase como la opción más idónea para cabecera de una escuadra defensiva caribeña, incluso por delante de Veracruz, que finalmente se convirtió en la cabecera de la Armada de Barlovento<sup>46</sup>.

Cuando la Armada de Barlovento alcanzó su techo de funcionalidad, en los años treinta, rara vez pasaba de la docena de naves, listón que ni siquiera alcanzaría cuando treinta años más tarde se intentase rescatar el proyecto, durante los sesenta. Los buenos resultados de la armada quedaron patentes con las expugnaciones de los enclaves de San Cristóbal y Nieves (1629), San Martín (1633) y Santa Catalina (o Providencia, 1641), a manos de fuerzas lideradas por Fadrique de Toledo, Lope de Hoces y Francisco Díaz Pimienta, respectivamente<sup>47</sup>. Pero ni aun así fue posible cosechar resultados tangibles y duraderos. Donde radicaba el problema defensivo era precisamente en la imposibilidad de conservar un enclave deshabitado una vez retiradas las tropas que lo vigilaban<sup>48</sup>. Mientras persistiese la confluencia de la falta de barcos y de población los enemigos proliferarían en cuanto los españoles se retirasen.

---

<sup>45</sup> BL Add MS 13974, *Memorial de la despoblación...*, fols. 127v-128v, 129r, 130r.

<sup>46</sup> Torres Ramírez, 1981: 70-71.

<sup>47</sup> Pestana, 2014: 347-348. En cuanto a la expedición de castigo liderada por Francisco Díaz Pimienta en 1641, véase la correspondencia conservada en AGI SF leg. 223, N. 2, fols. 87r-162r. Referencias obligadas son: Rowland, 1935: 301-303; Kupperman, 1995: 335-339. Los españoles conocían los planes del sargento puritano Robert Hunt de atacar Cabo Gracias a Dios partiendo desde Providencia. *Ibid.*: 336.

<sup>48</sup> BL Add MS 13977, *Islas de Barlovento, y cómo se podrán recuperar*, [ca. 1640], fol. 514r.

El guion que siguieron los acontecimientos en los casos referidos fue justo ese; los ingleses reasumieron la colonización de San Cristóbal y Nieves apenas al año, en 1630, mientras que San Martín y Santa Catalina terminaron abandonadas por los propios españoles, una vez comprobados los problemas logísticos que implicaba el mantenimiento de un contingente en ellas. Las constantes ofensivas y contraofensivas que las autoridades españolas en la región del litoral venezolano llevaron a cabo durante las cuatro primeras décadas de siglo prueban la facilidad con la que los comerciantes neerlandeses de sal reaparecían en las mismas áreas de donde habían sido previamente desalojados. El rango de acción de los contrabandistas de sal se extendería desde Punta Araya hasta la desembocadura del Orinoco y las islas de Tortuga (de Venezuela, no la de Haití), Margarita, Tobago, Trinidad, Aruba, Bonaire y Curazao (islas ABC). Los éxitos eran fugaces porque no había medios con los que vigilar constantemente la zona; en una medida desesperada, tras los contraataques liderados por el capitán Benito Arias Montano en la costa venezolana, los españoles optaron por anegar las salinas de Punta de Araya para inutilizarlas temporalmente<sup>49</sup>.

Dicho problema se reveló muy nítidamente con las incontables dificultades que experimentó la guarnición del presidio de San Martín —de no más de 250 efectivos— para recibir los socorros y suministros que necesitaba para su supervivencia. La correspondencia de don Lope de Hoces y del propio Cadereyta son reveladoras de la precariedad —por no decir miseria— en que se vieron sumidos los infantes encargados de vigilar la isla<sup>50</sup>. San Martín terminó convirtiéndose en un destino odioso, tan temido como aborrecido, y no solo por los propios soldados que padecían en sus carnes las deplorables condiciones higiénicas, sino también por las autoridades reales de la región, a las que la simple tarea de destinar recursos a una isla tan reducida y distante del resto de plazas les parecía fastidiosa, sobre todo por las dificultades que presentaba su abastecimiento. Un desentendimiento que denunció por escrito Luis de Valdés, encargado de la defensa del presidio insular<sup>51</sup>.

Y mientras los oficiales de la Monarquía en la región debatían qué hacer con la guarnición de la isla, los accionistas de la WIC sabían apreciar el valor estratégico del enclave, próximo a Puerto Rico y al paso de la ruta que seguían las flotas de Nueva España en su singladura

---

<sup>49</sup> BL Add MS 13974, Informe de los contrabandistas holandeses, Cumaná, [1633], fols. 69r-70r; Informe sobre la isla de La Tortuga, [1633], fol. 71rv; Add MS 13977, Islas de Barlovento, y cómo se podrán recuperar, [ca. 1640], fols. 514rv; BNE VE/180/72, *Relación cierta del famoso suceso y victoria que tuvo el capitán Benito Arias Montano*, Sevilla, Francisco de Lyra, 1634; Fernández Duro, 1898, IV: 32-33, 107-108, 112; Antczak et al., 2015: 192, 195, 197-198, 200-201.

<sup>50</sup> AGI IG leg. 78, El marqués de Cadereyta y don Lope de Hoces al rey, Puerto Rico, 13-15/7/1633.

<sup>51</sup> Valdés escribió un exhaustivo informe al rey en el que detallaba las condiciones inhumanas a las que tenían que sobrevivir. Incluía una serie de propuestas para aplacar el malestar y mejorar el abastecimiento de la guarnición del presidio. AGI IG leg. 78, Luis de Valdés a Su Majestad, San Martín, 25/1/1637.

a Veracruz. La isla también contaba con algunas salinas y podía servir para las aguadas de los galeones, como expusieron Luis de Valdés y su sucesor Diego Guajardo Fajardo al rey. Tales razones también impulsaron a Peter Stuyvesant, director de la compañía, a organizar un dispositivo anfíbio de doce navíos y un millar de soldados que se ocupase de desalojar al pequeño contingente español que la defendía San Martín y que para 1644 apenas alcanzaba los 120 efectivos, mal equipados, mal alimentados y con la moral por los suelos<sup>52</sup>. Contra todo pronóstico, el contraataque neerlandés fracasó.

En realidad, el enemigo más implacable para la continuidad del presidio no vino de los directivos de la WIC, sino de la propia burocracia española. Ni siquiera la victoria de 1644 pudo doblegar la voluntad de los poderosos detractores que en la Real Audiencia de Santo Domingo —empezando por el presidente— sugerían el desmantelamiento del presidio al considerarlo un despilfarro de recursos. Lo cierto es que el debate llevaba demasiados años en el aire, casi desde su captura en 1663, y carecía de valedores influyentes en los órganos de toma de decisiones, ya que las únicas voces partidarias provenían de los militares. En la Junta de Indias celebrada el 6 de septiembre de 1644 quedó prácticamente sentenciada la suerte que le aguardaría al San Martín español; todas las opciones sobre la mesa contemplaban el abandono de la isla, el desmantelamiento de sus defensas y la transferencia de su situado, dotación y artillería a otros requerimientos que se consideraban más perentorios, bien se tratase de alguna otra plaza caribeña de más enjundia, como Puerto Rico, o a la propia Armada de Barlovento, que por entonces padecía un severo problema de infrafinanciación<sup>53</sup>. El abandono de San Martín se consumó tras la firma de la paz de Münster en 1648, lo que brindó a los franceses y neerlandeses la oportunidad para dividir la isla en dos mitades —N y S— y asentarse en ella<sup>54</sup>.

Lejos de ser un caso anecdótico, San Martín clarifica los estrechos límites de que adolecía la arquitectura defensiva española en el Caribe, incapaz de estirar más de sí los ya exigüos recursos de que disponía. Anualmente se destinaba una media de 300.000 pesos en concepto de situados para La Habana, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y, durante los años cuarenta, San Martín; Jamaica, en tanto que propiedad de los duques de Veragua, quedaba al margen<sup>55</sup>. En definitiva, el mantenimiento de estos presidios suponía un desembolso nada desdeñable cuya practicidad era abiertamente cuestionada en Madrid a causa de las estrecheces presupuestarias

---

<sup>52</sup> AGI IG leg. 78, Cartas de Luis de Valdés y de Guajardo Fajardo al rey, San Martín, 25/1/1637 y 27/3/1644. La ofensiva neerlandesa aparece detallada en Israel, 1997 [1982]: 277-278.

<sup>53</sup> AGI IG leg. 78, Guajardo Fajardo a Su Majestad, San Martín, 20/4/1644; Relación de lo que parece en materia de la isla de San Martín, Madrid, 6/9/1644; Israel, 1997 [1982]: 278.

<sup>54</sup> Lo que dio lugar a la todavía existente colonia de Saint-Martin (Fr.) / Sint Maarten (PP.BB).

<sup>55</sup> BL Add MS 13977, Islas de Barlovento, y cómo se podrán recuperar, [ca. 1640], fol. 513r.

y las acuciantes necesidades que demandaban los frentes domésticos. El frente caribeño, aunque de mucha menor intensidad que los europeos, se convirtió en un escenario de desgaste que jugó en contra de la Monarquía Hispánica en el medio y largo plazo.

Sobre el papel, la Armada de Barlovento existió hasta 1647, cuando esa formación regresó a España bajo el mando del capitán general don Juan de Urbina. Ese mismo año se procedió a su desmantelamiento. Si existió una voluntad por conservar en servicio esta armada, se desvaneció tras conocerse la relación de costes presentada al Consejo; para una escuadra de ocho bajeles y 3.000 toneladas, se calculó un presupuesto anual de 406.000 pesos, incluidos los gastos en sueldos, carenas y bastimentos<sup>56</sup>. En el contexto de 1647 se entiende que la Armada de Barlovento no valiese medio millón de pesos a juicio de Madrid; una cantidad que sería más útil para los inaplazables requerimientos de los multitudinarios frentes europeos. Ciertamente, la Armada de Barlovento fue un proyecto tan útil como malogrado por carecer de una estrategia coherente que apostase por él y lo financiase.

La disolución de esa armada fue un grave error de cálculo para la futura salvaguarda del Caribe, ya que la firma de la paz de Münster, lejos de remediar los tumultos del Caribe, terminó potenciándolos al medio plazo. Como sabemos, dicho tratado significó un revulsivo para aquellas inversiones neerlandesas en el ámbito caribeño, habida cuenta de que conllevó el reconocimiento oficial por parte de Madrid no solo de las posesiones de las Provincias Unidas en esa región, sino también la navegación en dichas aguas y la admisión de sus mercantes en los puertos bajo soberanía del Rey Católico<sup>57</sup>. En suma, un verdadero precedente, tan importante como peligroso para las pretensiones monopolísticas de la corte española, que se veían prácticamente rescindidas, aunque fuese de manera tácita. Y lo que es peor: sirvió como aviso a futuros navegantes: la política de fuerza contra España podía surtir efecto y traer consigo la aceptación del comercio en las Indias Occidentales; si los neerlandeses se habían impuesto finalmente, no había razones para que los ingleses y franceses tampoco lo intentasen.

Apenas cinco años antes, en 1643, volvieron a sonar las alarmas en Jamaica con motivo de una inesperada y nada deseada visita que pondría de relieve la indefensión ya advertida por el capitán Jacinto Sedeño y Albornoz, gobernador de la isla; no fue el único que advirtió tales problemas. El doctor Alonso de Espinosa Centeno, quien fuera presbítero de la isla, alertó al respecto en unos memoriales dirigidos al rey en los que censuraba la desidia de los duques de Veragua, a quienes responsabilizó del abandono de la isla, así como de la falta de un dispositivo

---

<sup>56</sup> Veitia Linaje, 1672, lib. II, cap. V, núm. 4.

<sup>57</sup> Israel, 1989: 205-205, 236; Wallerstein, 2017 [1980]: 262-264; Butel y Lavallé (eds.), 1996; Pérez Herrero, 1996: 359-363; Reichert, 2012: 159-182; Klooster, 2009: 142, 145-146, 153-159; 2014: 25-26, 28.

defensivo digno de tal nombre<sup>58</sup>. En el primer memorial, con fecha de 24 de julio de 1634, el doctor ya advertía premonitoriamente de lo que advendría con posterioridad, sobre todo en 1655 de la mano del designio de Cromwell. Pese a que el memorial con las advertencias y consejos del propio Espinosa Centeno, así como de Ibarra y Cadereyta, fue visto en el Consejo del 20 de septiembre de 1635, la Junta no tomó ninguna medida concreta<sup>59</sup>.

El principal artífice de la mayor agresión contra la Jamaica española antes de la campaña de 1655 no fue otro que el pirata reconvertido en corsario William Jackson<sup>60</sup>, precursor involuntario del *Western Design*, o formulado de forma más general, de una ofensiva inglesa contra los dominios españoles en las Antillas. Para ello contó hasta 1641 con el respaldo financiero de los accionistas de la PIC (quienes expedían cartas de marca para armar corsarios), intercediendo en ello dos de sus más connotados socios —el conde de Warwick y Maurice Thomson— aparte de otros empresarios coloniales oriundos de Cornualles.<sup>61</sup> En particular, Thomson se comprometió en 1640 con la PIC para enviar cada año dos navíos con suministros navales y bastimentos a la colonia de Providencia (Santa Catalina) para apoyar la empresa corsaria<sup>62</sup>. Por su parte, la PIC había percibido 3.000 libras en razón de la quinta parte del botín correspondiente a las expediciones corsarias de 1639-1641<sup>63</sup>.

La campaña predatoria a la que Jackson sometió los asentamientos españoles en el Caribe entre 1642 y 1645 nos proporciona un ejemplo inequívoco del gran valor de las Antillas Menores como enclaves logísticos. Barbados y San Cristóbal demostraron que era posible garantizar la operatividad de una escuadra —la de Jackson, en este caso— durante más de un año de campaña; de otra forma, sin puertos amigos cercanos en los que abastecerse y carenar los

---

<sup>58</sup> El doctor Alonso de Espinosa Centeno, clérigo presbítero, protonotario y juez apostólico, natural de Jamaica, estudió en la Real Universidad de México, donde se graduó como bachiller en Artes y Cánones, y más tarde en la Real Universidad de Ávila, donde se licenció como doctor en Cánones. Sirvió en la iglesia mayor de Jamaica por muchos años, administrando los sacramentos con satisfacción. También fue confesor general en el arzobispado de México y en el obispado de Puebla de los Ángeles. AGI SD leg. 178B, Alonso de Espinosa representa sus servicios y estudios y pide que, en consideración de ellos, el rey le haga merced de la primera canonjía vacante de México o Tlaxcala, [ca. 1640], va incluso dentro de una orden real del 8 de mayo de 1641.

<sup>59</sup> AGI SD leg. 178B, Memorial del doctor Espinosa Centeno, s.l. [Jamaica], 24/7/1634; Real orden sobre que se vea el memorial del licenciado Espinosa, Madrid, 7/7/1635.

<sup>60</sup> Este capitán y corsario llamado William Jackson no ha de confundirse con el homónimo oficial de tierra que sirvió en el NMA durante la Guerra Civil Inglesa. De Jackson sabemos que comenzó a destacarse por sus incursiones piráticas en 1638-1641, valiéndose de las islas de Roatán y Providencia, próximas al istmo centroamericano, a la manera de bases desde la que atacar los barcos españoles que frecuentaban la zona, especialmente los navíos negreros que fondeaban en la cercana ciudad de Trujillo. La principal fuente documental al respecto de este capitán corsario sigue siendo a día de hoy la relación: *A Brief Journal, or a succinct and true relation of the most remarkable passages observed in that voyage undertaken by Captain William Jackson to the Western Indies or continent of America*, A.D. 1642. De esta relación existen ejemplares en BL Sloane MS 793 y SI MS 894: 2-30. El texto también fue recopilado por Harlow (ed.), 1923: 1-35.

<sup>61</sup> Cundall, 1915: 46, 81; Harlow (ed.), 1923: v-vi, ix; Pestana, 2004: 199.

<sup>62</sup> CSPC 1574-1660, Minutes of a Court for Providence Island, 26/12/1640, 4/1/1641-9/3/1641.

<sup>63</sup> Kupperman, 1995: 323, 335; Brenner, 2011 [1993]: 188-191, 466-467.

barcos, hubiese sido completamente imposible. Los colonos que habitaban dichas islas nutrieron las tripulaciones de los bajeles que componían la escuadra de Jackson, como lo harían décadas después con la formación de William Penn. San Cristóbal, por ejemplo, le proporcionó a este corsario hasta 500 hombres para su incursión; en otras muchas, quienes se habían refugiado tras la captura de la colonia de Providence por parte de los españoles también se animaron a emplearse como corsarios bajo el liderazgo de Jackson. Este reunió poco tiempo una flota de seis bajeles bien artillados y una fuerza de desembarco de 640 efectivos<sup>64</sup>.

La escuadra de Jackson operó en lugares de lo más variopinto en su periplo de saqueo entre 1642 y 1644, previo regreso a Inglaterra en 1645. Lo que nos incumbe aquí es su escala en Jamaica, en abril de 1643 (marzo, en las fuentes inglesas) donde recaló para abastecerse de víveres y descansar antes de continuar su *raid* en áreas de mayores posibilidades de botín. Pudo observar la riqueza natural de la isla y la nula resistencia armada que los españoles serían capaces de oponer, ya que su fuerza defensiva era muy reducida y apenas sumaba 900 efectivos. En la isla permanecieron durante una semana, lo suficiente para que Jackson se interesase por ella y sopesase una fácil conquista que podría llevarse a efecto sin sufrir bajas<sup>65</sup>. Si la incursión de Jackson dejó algo en evidencia empírica fue el inoperante estado de las ya de por sí precarias defensas de la isla de Jamaica. Aunque, como ya hemos indicado, no se trataba de nada que sobre lo que no se hubiese pronunciado previamente el doctor Espinosa Centeno.

Ante la falta de respuestas por parte de la corte, Espinosa redactó otro memorial en 1644 (la fecha se deduce por la respuesta de la Junta de Guerra de Indias) donde ampliaba lo expuesto en el de diez años atrás. Reforzó su discurso con alusiones a hechos fehacientes. Primero, al incidente de 1640, cuando siete urcas enemigas —cuya nación no especifica— arribaron en el puerto y echaron a tierra 400 hombres con apoyo artillero; segundo, a la incursión de Jackson de 1643, quien irrumpió con once urcas y un contingente de 1.500 soldados durante las celebraciones de la Pascua de Resurrección. Aunque en 1640 al sargento Esteban de Corvera le fue posible rechazar al enemigo, en 1643 el equilibrio de fuerzas era demasiado desfavorable, lo que obligó al entonces gobernador Francisco Ladrón de Cegama a entregar a Jackson cuanto pedía bajo amenaza de quemar la ciudad<sup>66</sup>.

No solo había constatado cuán indefensa se encontraba la isla ante un hipotético ataque enemigo, sino también el gran atractivo de la misma, justificado por la feracidad de sus tierras para el cultivo del maíz y de la yuca —no así el trigo—, el excelente pasto para la cría de ganado

---

<sup>64</sup> Cundall, 1915: 46, 81-82; Harlow (ed.), 1923: xii-xiv; Pestana, 2014: 351.

<sup>65</sup> Cundall, 1915: 85-86; Harlow (ed.), 1923: x, xii, xv-xvi.

<sup>66</sup> AGI SD leg. 178B, Ampliación del memorial, s.l. [Jamaica], s.f. [1644].

mayor, sobre todo el equino, la cabaña de cerdos silvestres, la exuberancia de sus bosques, muy abundantes en cedros, caobas, ceibas y robles, maderas sobresalientes para la construcción de fuertes galeones. A todo ello se sumaba la riqueza metalífera de sus minas, que «los antiguos beneficiaron con mucha utilidad pero que no ha podido continuarse por la falta de los indios naturales, que hacía muchos años que ya no quedaba ni uno de ellos»<sup>67</sup>.

Y lo más importante, Jamaica ofrecía una posición privilegiada como base naval desde la cual proyectar fuerza a toda la cuenca caribeña desde el centro del mismo mar y atacar los convoyes que navegaba a Nueva España. Al mismo tiempo, los magníficos puertos naturales de la isla ofrecían un abrigo idóneo para las formaciones navales, ya españolas o enemigas, que singlasen por la zona. Todo lo cual hacía más incomprensible si cabe la rusticidad y pobreza que las rudimentarias instalaciones portuarias —aunque las más de las veces por puertos se entendía un lugar apto para fondear embarcaciones de poco calado— presentaban en esa isla<sup>68</sup>. En el hipotético caso de que los enemigos se estableciesen en la isla, encontrarían lo necesario para convertirla en una base naval funcional en la que aparejar sus navíos y convertirla en punta de lanza de futuras agresiones contra los dominios españoles en la zona. El puerto apenas se hallaba protegido por ocho piezas de hierro, todas de pequeño calibre y mal servicio, y una fuerza de 500 hombres hábiles para tomar las armas y combatir, distribuidos en tres compañías: la de Antonio Ramos, la de Jerónimo de Salcedo, y la de Benito López Lobo; los reforzaba una cuarta compañía, de a caballo, conformada por un grupo variopinto de mulatos, negros libres y mozos de servicio, cuyo capitán respondía al nombre de don Cristóbal de Isasi<sup>69</sup>.

Aunque los memoriales de Espinosa Centeno fueron estudiados en las reuniones del Consejo y de la Junta de Guerra de Indias entre 1644 y 1646, no se tomaron medidas tangibles ni se procedió a la puesta en ejecución de ningún plan de contingencia que solventase la indefensión en que se encontraba Jamaica, tal y como denunciaba el presbítero<sup>70</sup>. Todo ello en medio de un clima enrarecido en el que un sector relevante de la oligarquía inglesa abogaba cada vez con mayor firmeza por una política de fuerza en las Indias Occidentales, de lo que informó el embajador Alonso de Cárdenas a Madrid<sup>71</sup>. Como sucediera con los informes de Espinosa Centeno, las advertencias de Cárdenas tampoco fueron lo bastante tenidas en Madrid, donde la estrategia pasaba por rubricar a toda costa una alianza con el flamante gobierno republicano

---

<sup>67</sup> AGI SD leg. 178B, Memorial del doctor Espinosa...; Ampliación del memorial...

<sup>68</sup> AGI SD leg. 178B, Informe de la isla de Jamaica de Carlos de Ibarra, Madrid, 19/9/1634. Incluye el parecer del marqués de Cadereyta, s.l., 25/9/1634.

<sup>69</sup> AGI SD leg. 178B, Informe sobre el estado de Jamaica, Jamaica, 23/11/1643. Pasó a manos del licenciado Juan de Retuerta, oidor y alcalde de corte de la Real Audiencia, Santo Domingo, 31/3/1644.

<sup>70</sup> AGI SD leg. 178B, Junta de Guerra de Indias, Madrid, 15/9/1644.

<sup>71</sup> AGS Est leg. 2524, Cárdenas a Felipe IV, Londres, 4/8/1649; visto en el Consejo de Estado, Madrid, 9/10/1649.

inglés. Desde la capital, los consejeros se limitaron a poco más que remitir copias de ese informe para los gobernadores de las Indias instándoles a que se mantuviese prevenidos, pero sin concretar nada.

Por parte inglesa, aunque el *raid* de Jackson dejó un reguero de destrucción en el Caribe, los frutos de su pillaje no satisficieron a su regreso a Londres en 1645, donde las autoridades parlamentarias valoraron en poco los resultados de la empresa, ya que de Jackson habían esperado un éxito más ambicioso, equiparable al de Piet Hein en 1628. Jackson se justificó alegando que en el verano de 1644, cuando se decidió a desembarcar en el norte de Cuba, un vendaval se cebó con su formación a la altura del Estrecho de la Florida obligándole a buscar abrigo en las Bermudas antes de retornar a Inglaterra, aunque parte de la escuadra, menoscabada por la tormenta, hubo de desviarse en dirección SE hasta llegar a San Cristóbal en febrero del año siguiente, donde dieron por concluido el viaje y se procedió al reparto del botín. Jackson no sacó ningún provecho personal de su incursión, pues toda su parte del botín la consumió en el pago de deudas, entre ellas, una multa de 1.500 libras que se le impuso como castigo<sup>72</sup>.

Las circunstancias por las que atravesaban las Islas Británicas al regreso de Jackson, en 1645, cercenaron cualquier expectativa de reconocimiento público por parte de la Corona, cuya autoridad se constreñía a un terreno cada vez más menguante. En el otro bando, las autoridades parlamentarias tuvieron que lidiar con las protestas que elevó el representante español, Alonso de Cárdenas, a las Cámaras de Westminster instando a que el capitán Jackson fuese debidamente ajusticiado por sus hostilidades contra una nación pacífica como España:

To the Right Honourable the Lords and Commons in Parliament assembled. It is represented unto your Honours, by Don Alonso de Cardenas, of the Council of His Catholic Majesty, and His Ambassador in this Kingdom:

That his Lordships hath understood, that Captain Jackson and Captain Taylor, with some ships went from the River of London, towards the West Indies; and being arrived in divers parts thereof (which are dominions and provinces of the King his master) they put ashore, and contrary to the articles of peace, the good correspondence between the Crowns of Spain and England, and the law of nations, in a warlike manner, did enter in the towns of Margarita, Trujillo, Maracaibo and the Island of Jamaica, and pillaged what they could find in the said places, as much as the pieces of ordnance which were in Jamaica, to the great prejudice of the said town and inhabitants thereof, subjects of his Catholic Majesty.

And forasmuch that now the said captains are arrived in this River of London with two ships and a pinnace, laden with the spoils of the inhabitants of the said towns, in which they have committed a most weighty crime, worthy of exemplary punishment, being the business so considerable, and the consequences may thereby accrue so prejudicial.

---

<sup>72</sup> CSPC 1574-1660, Richard Norwood to the Governor and Company of the Somers Islands, 14/5/1645; Harlow (ed.), 1923: viii, xviii.

Therefore his Lordship hath thought if to acquaint your Honours herewith, to the end you would be pleased to take the same into your grave considerations, and examine this cause, and proceed accordingly; that the said captain Jackson and Taylor may be punished as justice shall require, and compelled to give satisfaction for what damages shall be proved they have committed in the said parts; and that the said shops, pinnace, and lading thereof may be sequestered, and deposited in secure, there to remain until your Honours do view, examine, and determine the cause; which his Lordship entreats, and doth expect from the justice of the Parliament will be done<sup>73</sup>.

Pero Cárdenas no obtuvo ninguna compensación por parte del Parlamento, que se aferrarse al pretexto de los requerimientos más perentorios que imponía la evolución del frente de batalla contra los realistas. En realidad, la mayoría de los *MPs* estaban exultantes, y no solo por las victorias en el campo de batalla contra los realistas (precisamente, Jackson había llegado a Inglaterra a las pocas semanas del decisivo triunfo de las tropas de sir Thomas Fairfax y Oliver Cromwell en Naseby), sino también por constatar la indefensión española en el Caribe, lo cual alentó sus apetencias de cara a una coyuntura más propicia para emprender una ofensiva contra los dominios españoles en ultramar. En todo caso, en Westminster se lamentaban de que Jackson no hubiese cosechado mayores ganancias<sup>74</sup>.

Tampoco en España las protestas del embajador Cárdenas se vieron respaldadas con la firmeza que hubiese sido de esperar; no había interés en excitar los ánimos con los ingleses en un momento de tanta exposición y fragilidad como el que atravesaba la Corona: «más cuando se entiende no tiene Vuestra Majestad en las Indias fuerzas bastantes para oponerse a los holandeses e irritar más a los ingleses». Con respecto a los piratas ingleses apresados por el capitán de navío José de Alzamora en la isla Margarita, la Junta de Guerra prefirió ponerlos en libertad bajo fianza e incautarles sus haciendas, en vez de ahorcarlos, con lo que confiaba en aplacar los ánimos y no dar a Westminster motivos de represalias<sup>75</sup>.

Se ha querido ver en las incursiones predatorias de William Jackson el revitalizador de la tradición corsaria promovida por Isabel I y su engarce continuador con la política de *Western Design* de Oliver Cromwell. Sin embargo, esta afirmación puede pecar de exagerada, si se considera que en las décadas previas nunca cesaron las infiltraciones inglesas en aguas que España reclamaba como suyas en el Caribe. Es igualmente tentador buscar analogías entre la propuesta

---

<sup>73</sup> *LJ*, VII: 301, Spanish Ambassador's Paper referred to the Committee for Foreign Affairs, 2/4/1645.

<sup>74</sup> Harlow (ed.), 1923: xix-xx.

<sup>75</sup> AGS Est leg. 2523, Consejo de Estado representa a Vuestra Majestad una consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 20/7/1645. Desde finales de los años cuarenta, existían pruebas más que fundadas de las apetencias expansionistas que atesoraba un poderoso sector de la nueva oligarquía comercial inglesa, interesada en conquistar las Antillas españolas. Cárdenas nunca ignoró este peligro, como así lo reflejan sus informes. AGS Est, leg. 2524, Cárdenas a Felipe IV, Londres, 4/5/1649; visto en el Consejo de Estado, Madrid, 9/10/1649.

de Jackson de convertir Barbados en el principal punto de aprovisionamiento de pertrechos y reclutamiento de refuerzos para una expedición de conquista y la evolución que siguió el plan trazado por el *Lord Protector* en 1655. Pero lo cierto es que Inglaterra tampoco poseía entonces ninguna isla más apta en las Antillas para asumir semejante responsabilidad. Lo que sí parece más evidente es que la incursión de Jackson pudo influir en el ánimo de Cromwell e inducirlo a subestimar la reacción española cuando se decidió a dar marcha a su designio antillano. O al menos es lo que se deduce de las afirmaciones de Modyford, quien en su informe de diciembre de 1654 se remitió a la expedición de Jackson para demostrar la factibilidad de la conquista de los dominios virreinales españoles: «...for one Jackson in a roving voyage about 8 years since landed in Margarita, alarmed all that coast, went by Marecay, and lived 7 weeks in the country, having but 800 men, and in all that time saw no considerable enemy»<sup>76</sup>.

Había una parte de verdad en las debilidades señaladas, pero tales afirmaciones ignoraban el potencial del imperio y el enorme coste logístico de conquistarlo con éxito, algo que no debería haber pasado por alto Jackson, cuya escuadra sufrió un severo desgaste en el curso de su incursión. A favor de los ingleses jugó más la inacción de las autoridades españolas, que no hicieron nada por enmendar los fallos de seguridad detectados. Años después, un informe del cabildo de Jamaica con fecha del 23 de junio de 1651 y dirigido al rey Felipe corroboraría las sospechas de que nada había cambiado; la isla seguía adoleciendo de una alarmante indefensión ante cualquier ataque. En un simbólico gesto, se le asignó el gobierno de Jamaica a Juan Ramírez de Arellano, capitán de la artillería de La Habana, que no bastaría para subsanar la falta de atención que aquejaba a la isla<sup>77</sup>.

Sin defensas terrestres dignas de consideración ni la asistencia de la Armada de Barlovento, la suerte estaba echada para la isla de Jamaica, ya que se dejaba la iniciativa a potenciales invasores. Por limitadas que fuesen las capacidades de dicha escuadra, al menos había servido para responder a las infiltraciones; sin ella, muy difícilmente se podría contener futuros avances en la región. Pese a que la Armada de Barlovento dejó de existir en la práctica por un período de veinte años (1647-1667), su idea nunca se esfumó del papel; abundaron los memoriales que advocaban por mantenerla con vida, aunque para ello se necesitase recrudescer las exacciones fiscales sobre los súbditos; sería posible siempre y cuando el importe recaudado no se desviase a otros fines. El problema de la violencia marítima generaba tal desasosiego entre los habitantes de la zona, que no podía dilatarse la aplicación de algún remedio<sup>78</sup>.

---

<sup>76</sup> *TSP*, III: 62.

<sup>77</sup> AGI SD leg. 178B, Informe del cabildo de Jamaica, 23/6/1651.

<sup>78</sup> Torres Ramírez, 1981: 69-70.

Lejos de presuponer una deliberada negligencia por parte de las autoridades al frente de las plazas caribeñas o de los consejeros que concurrían en la corte madrileña, hemos de considerar las limitaciones que condicionaron la toma de decisiones en la defensa de aquellas posesiones de la Monarquía Católica. Porque los agentes reales sí se hacían cargo del enorme peligro existencial que entrañaba la infiltración de potencias foráneas en el archipiélago antillano, no ya por los efectivos armados desplegados, sino por la cantidad de hombres que podrían llegar a levantar en armas en caso de necesidad, habida cuenta del auge demográfico que se registraba en dichos enclaves, cuyo continente humano podía ascender a las 40.000 almas para inicios de los años cuarenta<sup>79</sup>. La escasez de medios financieros subyació en el abandono de proyectos de fomento de fábricas navales en La Española, isla que proseguiría su curso inexorable al abandono. Todavía en 1646 se temió una inminente ofensiva de la WIC contra ella o Puerto Rico, que finalmente se reveló falso<sup>80</sup>. Acaso contribuyó a una falsa sensación de seguridad.

A finales de los años cuarenta e inicios de los cincuenta algunos gobernadores coloniales fomentaron el apresto de flotillas guardacostas para acabar con los nidos filibusteros más cercanos. Así maniobró Diego de Villalba y Toledo, quien desembolsó 30.000 ducados de su caudal personal para desalojar a los piratas de Roatán. Por más que desde el Consejo de Indias se insistiese desde 1653 en reanudar la Armada de Barlovento, esta vez con centro en San Juan de Puerto Rico, la falta de liquidez de la Real Hacienda empantanó el proyecto<sup>81</sup>. Se sopesaron alternativas para solventar el problema defensivo, como que cada puerto aprestase por su cuenta y de forma individual galeones con los que defenderse; se financiaría con las consignaciones del situado, mientras que para nutrir las dotaciones se echaría mano de las mismas guarniciones de los presidios<sup>82</sup>. Incluso se llegaría a proponer por entonces que los corsarios de Dunkerque desplazasen su radio de acción al Caribe para suplir la inoperatividad y posterior ausencia de la Armada de Barlovento, lo cual habla a las claras del grado de desesperación por brindar protección a las Antillas y la escasez de recursos para ello<sup>83</sup>.

Con todo, los ánimos no se desvanecieron por completo y todavía en los primeros años cincuenta hubo margen para nuevas propuestas. Juan Morfo Giralдино, un entretenido que servía en La Española, se ofreció por escrito, el 17 de marzo de 1653, a construir dos bajeles por su cuenta y riesgo, a lo que la Junta de Guerra de Indias le respondió de manera favorable. Pero

---

<sup>79</sup> AGI IG leg. 1874, Junta de Guerra de Indias, Madrid, 31/12/1643; BL Add MS 13975, Peligros de asentamientos enemigos en las Islas de Barlovento, [borrador], fols. 172r-173v; 13977, Islas de Barlovento, y cómo se podrán recuperar, s.l., s.f. [ca. 1640], fol. 513v.

<sup>80</sup> Inchaustegui Cabral, 1958: 351-353.

<sup>81</sup> AGI IG leg. 2538, Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 30/10/1653.

<sup>82</sup> Torres Ramírez, 1981: 70.

<sup>83</sup> Stradling, 1992: 171.

como con tantas otras propuestas de índole similar, no existen indicios de que prosperase ni de que se llevase a cabo, aunque para determinarlo con seguridad se necesitarán futuras investigaciones al respecto<sup>84</sup>. Lo único claro es que Santo Domingo permaneció como un puerto de orden secundario en el entramado arquitectónico imperial del Gran Caribe.

Sin embargo, y a pesar de sus limitaciones, el puerto de Santo Domingo presenciaría la acción más notable de las armas navales españolas en el Caribe en la antesala del ataque inglés de 1655. Apenas un año antes los gobernadores españoles en la región organizaron la expugnación del nido filibustero de la isla de Tortuga (Haití), el enclave por excelencia de los Hermanos de la Costa desde los años veinte. La excepcionalidad de la empresa se explica por la colaboración de los corsarios neerlandeses (con patente expedida por los Estados Generales) con la flotilla de cinco bajeles que armaron los españoles. Desde Madrid se transigió en aflojar la rigidez del marco jurídico del monopolio y se otorgó licencia a un comerciante neerlandés para que así proveyese los pertrechos navales que necesitasen las naves españolas<sup>85</sup>. En este caso, las fuentes españolas se refieren a los neerlandeses aliados como corsarios y no como piratas, lo que trasluce la ambigüedad con la que se utilizaban dichos términos, según conviniese.

Por lo que respecta a la acción contra el enclave de la Tortuga, resultó en un éxito rotundo que no se limitó en la destrucción de la base pirata, sino que fue precedida, en el otoño de 1653, de una intensa batida que por dos meses acabó con veintidós asentamientos filibusteros que habían prosperado en el noroeste de La Española gracias a la asistencia recibida de Tortuga. Vencida la resistencia de los filibusteros, cayó la isla con sus imponentes fortalezas y el arsenal que durante años habían acumulado. El reconocimiento de la isla también puso de manifiesto las excelencias de sus bosques para la industria naval. Un gran triunfo para las armas reales españolas que se batían en el Caribe<sup>86</sup>. Lo que quizás no se imaginaban en Santo Domingo es que la inteligencia inglesa había estado recabando información de la isla y preparaba entonces una gran fuerza anfibia para su conquista<sup>87</sup>.

---

<sup>84</sup> AGI SD leg. 871, Felipe IV al gobernador Bernardino de Meneses Bracamonte, Madrid, 4/3/1654; Inchaustegui Cabral, 1958: 403-404.

<sup>85</sup> Herrero Sánchez, 2000: 361.

<sup>86</sup> Hasta 74 piezas de artillería de gran calibre, que defendían el puerto y los reductos, 60 quintales de pólvora, gran cantidad de utilería artillera y pertrechos navales constituían el botín que hicieron las tropas españolas, que para la Real Hacienda significó una ganancia de 20.000 ducados. Los piratas sufrieron 30 bajas mortales y 53 heridos, a los que hay que sumar más de 500 prisioneros por los españoles, que solo lamentaron dos bajas mortales. BNE Mss. 2384, Relación de la victoria que han tenido las armas de Su Majestad e la recuperación de Tortuga, Madrid, Julián de Paredes, 1654, fols. 145r-146v.

<sup>87</sup> Pestana, 2017: 282.

### 3.2. La campaña del *Western Design* (1654-1655)

A pesar de todos los escollos logísticos y presupuestarios, el *Western Design* no se detuvo, y el propio *Lord Protector* se implicó personalmente a fondo en los preparativos de su anhelada empresa, sobre todo en aquellos momentos críticos en los que más parecía peligrar su puesta en marcha. La comisión de trece personas que designó Cromwell en agosto no perdió el tiempo y se puso manos a la obra en los trabajos concernientes a la organización, apresto y despacho del dispositivo anfibia, tanto de la escuadra como de la infantería que iría embarcada. Los meses de verano y otoño de 1654 se invirtieron en la puesta en marcha de la expedición, que, con todo, sufrió demoras. Pese a los recelos que el proyecto concitaba en la clase dirigente, no es menos cierto que brindaba una oportunidad idónea para deshacerse de los indeseables de la sociedad, como si de una válvula de escape que aliviase la presión social interna se tratase<sup>88</sup>.

La reunión de la fuerza militar encargada del desembarco y conquista de las posesiones españolas resultó una particularmente compleja. Cuando por fin se pudo juntar un contingente de 6.000 efectivos, solo un incorregible optimista los hubiese considerado soldados, puesto que más bien formaban una desorganizada turba de personas legas en la ciencia castrense, la mitad de las cuales no había tomado un arma en su vida<sup>89</sup>. En general, demostrarían un paupérrimo valor combativo y una exigua implicación. El *major* Desborough, jefe del comité para la expedición, sentía vergüenza cuando reparaba en la ínfima calidad de los hombres reunidos, tanto de la marinería como de la fuerza de infantería embarcada. A su juicio, no constituían más que una masa andrajosa de aventureros, delincuentes, vagabundos y, en definitiva, gentuza de ninguna utilidad; aunque parece que un importante porcentaje eran insatisfechos, voces disonantes o antiguos realistas enviados a una muerte segura<sup>90</sup>. Distaban del puritano ideal a quien Dios había encomendado la tarea del *Western Design*. Solo algunos refuerzos de las Antillas inglesas demostrarían mejor capacidad de combate por su adaptación al clima. De todas formas, tantos contratiempos ilustran la negligente y chapucera puesta a punto del designio antillano.

Desde el mismo mes de agosto dieron comienzo las labores de acopio de víveres, pertrechos navales, artillería y otros suministros esenciales, como municiones o útiles de botica e higiene básica (jabón, ungüentos, electuarios y otros remedios contra las enfermedades tropicales) para un período de seis a ocho meses. Había que abastecerse correctamente de víveres para resistir la singladura transoceánica hasta Barbados: galletas de marino, verdura, pescado

---

<sup>88</sup> Pestana, 2017: 18-19.

<sup>89</sup> Correspondencia de Andrew Riccard a Cromwell, en *TSP*, II: 542-543; Ludlow, 1894, vol. 1: 384.

<sup>90</sup> Fortescue, 1894: 186; Newton, 1933: 215-216; Taylor, 1969: 9-10; Pestana, 2005: 10, 13-14.

seco, manteca, aceite, tocino, carne de vaca y cerdo, queso, cerveza para tres meses, brandy para cinco meses y agua en buen estado. Adviértase que el aprovisionamiento de la flota de Penn fue simultáneo al apresto de la escuadra de Robert Blake, que se haría a la vela el 25 de octubre, aunque en el caso de la armada de Penn las labores duraron hasta diciembre<sup>91</sup>. A partir de noviembre se procedió a reunir y organizar el contingente humano de la expedición en los embarcaderos de la rada de Spithead y sus muelles aledaños, adonde ya habían sido enviados los marineros de primera (*able-seamen*) para comienzos de ese mes<sup>92</sup>.

El apresto de la escuadra de Penn no solo consumió miles de libras, sino también la mayoría de las existencias de pertrechos navales almacenados en las instalaciones portuarias del país, con el riesgo que ello acarrearía en caso de emergencia. Ni siquiera los comisarios del Almirantazgo podían ocultarle a Cromwell los problemas de financiación que estaban afrontando para el apresto de la escuadra de William Penn. La intendencia naval fue llevada al límite de sus capacidades, pues mientras se ocupaba de los preparativos del *Western Design* debía atender simultáneamente las demandas de mantenimiento del resto de la marina militar inglesa, incluidas las tripulaciones para la siguiente guarda estival. La cantidad exacta de bastimentos que necesitaría la escuadra se desconoce, aparte de calcularse necesario un mínimo para suplir a 6.000 hombres durante ocho meses de campaña<sup>93</sup>. Solo en víveres se consumieron 2.000 libras esterlinas semanales de las 8.000 disponibles en el *Exchequer* para atender los costes del apresto de la escuadra, que sobrepasaban con creces la suma ingresada en ese mismo período<sup>94</sup>.

La falta de fondos acabaría redundando en contra de la intendencia de las tropas de desembarco, que no recibirían equipos adecuados para combatir. A Desborough la situación lo desbordó. Es fácil imaginar el resultante caos organizativo que afrontó el abastecimiento de la fuerza expedicionaria y del que ni siquiera Venables fue ajeno, sorprendido de la ineficiente organización del avituallamiento y de los problemas con los proveedores, que solo redundaba en el sobrecoste del apresto. De hecho, no sería hasta comienzos de diciembre cuando comenzó a expedirse los justificantes de pago a los proveedores de la artillería naval y otras armas de fuego y utilería asociada. Alegando servicios especiales, se instó a los pagadores militares a que enviaran 17.000 libras esterlinas a Portsmouth para las contingencias necesarias. El 9 de

---

<sup>91</sup> Pestana, 2017: 30-34. El extenso listado de bastimentos que demandaba la expedición puede encontrarse en *TSP*, II: 571-574. El seguimiento de los preparativos de la escuadra a lo largo del otoño se puede realizar consultando la documentación generada por los organismos navales entre octubre y diciembre de 1654. TNA SP 18/76-77, 18/89-91, *passim*. Nos contentamos con citarlo en aras de la sintetización.

<sup>92</sup> Inchaustegui Cabral, 1958: 328.

<sup>93</sup> Riccard, Thomson, Limberry and Williams to Cromwell, en *TSP*, II: 542-543.

<sup>94</sup> TNA SP 18/76/214, Report of the Admiralty to the Protector and Council, October, 1654.

diciembre el Almirantazgo solicitó a los oficiales de la pagaduría que remitiesen 100.000 libras al tesorero Hutchinson<sup>95</sup>.

Pero acaso las principales contrariedades se experimentaron en la disponibilidad de los efectivos necesarios para cubrir las plazas vacantes, fruto de la acumulación de atrasos a la hora de abonar los pagamentos y en la escasa predisposición a servir en la guerra contra los españoles. En gran medida, era un síntoma del resentimiento que cundía en las tripulaciones de los navíos, dado el empeoramiento en el suministro de bastimentos para las raciones, lo que despertó en la primavera y verano de 1653 las quejas de los generales de las flotas, quienes se lamentaban del mal estado de las raciones, especialmente de la cerveza, y la falta de suministros médicos en el botiquín, pero también al temor que el clima tropical del Caribe concitaba entre las dotaciones de los navíos ingleses. En 1656 los marineros de Yarmouth aseveraron que preferían ser ahorcados a servir en el Caribe<sup>96</sup>. Este malestar, que ya empezó a emerger a finales de 1653, pudo coadyuvó al absentismo de los marineros en las bases de Deptford y Woolwich, que denunció el capitán Wildey en otoño, los cuales se unieron en su mayoría a la marina mercante, donde los sueldos eran más altos<sup>97</sup>. En agosto de 1654 los oficiales de Blake también amenazaron con abandonar el servicio o dirigirse a Cromwell en persona si no se les ingresaba su parte correspondiente del botín hecho a los neerlandeses<sup>98</sup>.

En aquellos meses de 1654 se vivió una intensa agitación en los barcos fondeados en las bases navales del sur de Inglaterra, sobre todo en Portsmouth, fruto del descontento que suscitaba la práctica del *impressment*, o reclutamiento forzoso mediante secuestro y coacción física, bastante generalizado en la comunidad marítima inglesa, pero también de la aprensión que causaba el servicio en las latitudes tropicales. Un cúmulo de factores que galvanizó el comportamiento levantisco de los marineros hacia las autoridades del Protectorado: «I never see men so hard to get in my life; the seamen are so afraid to be sent to the West Indies as they said they had life be hanged»<sup>99</sup>. Para los hombres de la mar, Cromwell se había convertido en la nueva imagen del mismo autoritarismo que doce años antes había derivado en una guerra fratricida. Ellos —los marineros— eran hombres libres que no debían deferencia a unas instituciones políticas y militares que habían infringido el compromiso de libertad alrededor del cual el pueblo se había levantado en armas contra su rey.

---

<sup>95</sup> TNA SP 18/77/107, 25/75/616, 622, Council: Day's Proceedings, Whitehall, 2 y 12/12/1654.

<sup>96</sup> Oppenheim: 316-317, 324, 326; Capp, 1989: 263, 267.

<sup>97</sup> TNA SP 18/60/43, William Wildey to Admiralty Committee, Ratcliffe, 17/10/1653.

<sup>98</sup> BL Add MS 22546, fol. 185r.

<sup>99</sup> Rodger, 2006: 56.

Acaso la presencia en la marina de algunos mandos anabaptistas, como Lawson y Newbery, coadyuvase a la propalación de los fundamentos teóricos del manifiesto *leveller* entre las tripulaciones de los navíos. Esa influencia *leveller* que quedó de manifiesto por primera vez en febrero de 1649, cuando un grupo de oficiales radicales (Haddock, Dakins, Jordan y Fearnés) publicitaron su adhesión a la República mediante la firma de una declaración de agradecimiento al NMA —*Resolution or Remonstrance of the Navy*— por restaurar la libertad en Inglaterra. En 1653 Penn y algunos colegas suyos —aunque no Blake— presionaron dentro de la marina militar para que las oficiales de rango inferior, los suboficiales y la marinería aceptase el nuevo orden político dictado por Oliver Cromwell, como dejaron constancia por escrito en *A Declaration of the Generals at Sea*, el 22 de abril de 1653<sup>100</sup>.

Estos encendidos ánimos fueron espoleados por el oficial John Lawson, un republicano radical y anabaptista, crítico con el Protectorado, que organizó un consejo de guerra en la rada de Portsmouth el 17 de octubre de 1654, mientras que los episodios de desertión en la marinería se desbocaban desde ese mismo verano<sup>101</sup>. Ante lo que percibían como un abuso de autoridad contrario a la más básica dignidad humana, los marineros reaccionaron colectivamente por medio de una réplica elevada al mismo *Lord Protector* en noviembre. Para reafirmar su compromiso y su lealtad con el Parlamento, así como legitimar su voz ante Cromwell, los autores de la petición se presentaron en el encabezado y párrafo introductorio como leales servidores al Parlamento y a la República que habían vertido su sangre combatiendo a los ejércitos reales, a los escoceses, a los rebeldes católicos irlandeses y finalmente a los neerlandeses. Todo a riesgo de su integridad física cuando no de sus propias vidas, en unas condiciones de servicio deplorables, consumiendo víveres en mal estado y soportando una falta de higiene a bordo que redundaba en una mayor incidencia de las enfermedades<sup>102</sup>.

Con su proceder, el Parlamento había incumplido las promesas contraídas en aras del buen gobierno y salvaguarda de las libertades del pueblo inglés, y había roto las esperanzas depositadas por este en los Comunes. Los peticionarios pedían a Oliver Cromwell que atendiese sus demandas para suprimir el *impressment*, que atentaba contra la libertad y la dignidad inherentes al ser humano, que recompensase a los marineros por los duros sacrificios asumidos hasta

---

<sup>100</sup> Capp, 1989: 117-119, 124, 136, 138, 272; Magra, 2013: 139.

<sup>101</sup> TNA SP 18/89/90, John Morris to the Admiralty and Navy Commissioners, Gravesend, 17/10/1654; SP 18/89/94, George Payler to the Admiralty Committee, London, 18/10/1654; 18/90/32, John Lawson to the Admiralty and Navy Commissioners, The Downs, 5/11/1654; CSPV 1653-1654, 29/339-340, Lorenzo Paulucci to Giovanni Sagredo, London, 14 y 23/11/1654. De lo que también informó el embajador neerlandés en Londres a los Estados Generales con fecha del 13/11/1654. *TSP*, II: 709; Capp, 1989: 136.

<sup>102</sup> BL 669, *The Humble Petition of the seamen, belonging to the ships of the Commonwealth of England*, [London, 1654], fol. 19r-v; Henderson (ed.), 2006, vol. 27.

la fecha; para lo cual se exigía un adelanto de seis meses de sueldo y las garantías de mejora material en las condiciones de servicio<sup>103</sup>.

Los fantasmas de la vieja marina prerrevolucionaria afloraban, pero los oficiales navales no eran indiferentes ante el sufrimiento de los marineros a su cargo y tomaron partido<sup>104</sup>. Ante una situación que se le podía escapar de las manos y dar al traste con sus planes, Cromwell reuló. Envió a Portsmouth en calidad de negociadores a Penn y Desborough (ambos también de inclinaciones *leveller*) con la esperanza de que lograsen aplacar los ánimos de la marinería revuelta, instando a que con toda presteza se abonasen los atrasos a los marineros e infantería embarcada; finalmente, aseguró a las tripulaciones que el Protectorado velaría por su bienestar a bordo durante la expedición indiana<sup>105</sup>. Pero esta promesa sobrepasaba los límites de lo que el régimen podía conseguir, aunque lo único que preocupaba entonces al dictador era encauzar la situación de inmediato.

Cuando por fin se calmó la revuelta y se completaron los trabajos de aderezo, aparejo y abastecimiento de la escuadra, con un importante retraso ocasionado por la desorganización y los amotinamientos, se procedió en Portsmouth al embarque del contingente expedicionario, entre los días 15 y 17 de diciembre, desde Chichester, donde los infantes habían sido acuartelados. La mayoría lo hicieron de mala gana, por no decir forzados, lo que ya era un primer síntoma nada halagüeño del nulo espíritu combativo que caracterizaría a la tropa una vez en el Caribe. La confusión y desorden con el que se efectuó el embarque, separando por accidente a algunos oficiales de los soldados bajo su mando, para desesperación de Desborough y Venables, de igual modo encerraba un valor premonitorio<sup>106</sup>.

Para el 20 de diciembre, la flota ya estaba en condiciones de zarpar. El día 7 el *major* Desborough le entregó al secretario John Thurloe una lista de los navíos de la escuadra, que fue subdividida en tres secciones: la del almirante Penn, la del vicealmirante William Goodson y la del contraalmirante George Dakins<sup>107</sup>. La flota del designio se hizo a la mar en tres secciones y en tiempos diferentes: la primera, del contraalmirante Dakins, lo hizo el 20 de diciembre; la segunda sección se hizo a la mar el 25-26 de diciembre, y en ella iban los principales mandos de la expedición, el almirante Penn y el general Venables; la tercera, el 6 de enero<sup>108</sup>. Así fue

---

<sup>103</sup> BL 669, *The Humble Petition*, fol. 19r-v.

<sup>104</sup> Capp, 1989: 280. Los principales agravios de la marinería, en *Ibid.*: 275-282.

<sup>105</sup> *TSP*, II: 709; Capp, 1989: 136-137.

<sup>106</sup> Firth (ed.), 1900: 5-7; Fortescue, 1894: 185-186; Inchaustegui Cabral, 1958: 343-346.

<sup>107</sup> CSPV 1653-1654, 29/354, 357, Lorenzo Paulucci to Giovanni Sagredo, London, 22 y 27/12/1654.

<sup>108</sup> AHN Diversos 27, núm. 32, Carta de don Diego Gamboa y Zapata al rey Felipe IV, Santo Domingo, 18/7/1655; también en AMN FN 26/34/84. *Penn's Memorials*, II: 17-18, 27, 56-57; Long, 1774, I: 223. Las instrucciones y órdenes de Penn a los comandantes de la flota, en *Ibid.*: 58-60.

como Cromwell cruzó su particular Rubicón y echó los dados con los que se jugaría el sino de una de las plazas españolas en el arco antillano, pero también (y sin saberlo) la supervivencia del régimen que él mismo había forjado.

Deberíamos preguntarnos cuál era el conocimiento que la inteligencia española tenía de todo este asunto que tanto afectaba a sus intereses como imperio. La cuestión ya se la formuló J. M. Inchaustegui Cabral, quien llegó a la conclusión de que los españoles, y en particular el embajador Alonso de Cárdenas, desconocían con exactitud la dimensión del plan antillano de Cromwell y la estrategia que pretendía seguir. Según razonó este historiador, de lo único que estaba al tanto Cárdenas era de aquellos aprestos navales más ostensibles, imposibles de ocultar por sus propias dimensiones, pero desconocía qué estrategia subyacía tras ello<sup>109</sup>.

Alonso de Cárdenas nunca pasó de soslayo la poco disimulada aversión que Cromwell profesaba a España. En segundo lugar, porque, aunque la intención del soberano inglés había sido la de guardar con el mayor secretismo posible su ofensiva, era *vox populi* la pretensión de emprender una campaña contra alguna de las islas principales del arco antillano, presumiblemente Santo Domingo, aunque es cierto que circulaban versiones de lo más variopinto. La otra zona del Caribe más susceptible de convertirse en víctima de ataque inglés era la costa venezolana a la altura de Margarita, Cumaná y Caracas, más acorde con el plan propuesto por Modyford. Desde enero de 1647, Cárdenas tenía constancia del gran anhelo que La Española concitaba en Inglaterra entre los partidarios de romper guerra con los españoles más allá de la línea. Con una fuerza naval de 30-40 unidades y 2.000 efectivos, y sirviéndose de Barbados y San Cristóbal como bases de ataque<sup>110</sup>.

Nótese que Cárdenas, pese a los datos que manejaba, siempre se mostró incrédulo ante dicha empresa, sin que por ello dejase de informar regularmente a Madrid<sup>111</sup>. Que el embajador albergase dudas, como él mismo reconocía, de la veracidad de los planes del *Lord Protector* para las Antillas Mayores no quiere decir, por lo tanto, que no tuviese noticias de ellos. Más bien, es indicativo de su suspicacia ante la viabilidad de esa empresa y ante la predisposición de las autoridades políticas inglesas a arriesgar una guerra con España en medio de una situación política tan tumultuosa. Que desconociese con profundidad cuál sería el procedimiento operacional de la expedición inglesa se explica no tanto porque estuviese mal informado como

---

<sup>109</sup> Inchaustegui Cabral, 1958: 346-347, 362.

<sup>110</sup> AGI Patronato leg. 273, R. 3, Carta de Alonso de Cárdenas al rey Felipe IV, Londres, 26/1/1647. Este documento también se encuentra en Inchaustegui Cabral, 1958, Apéndice 28-2: clx-clxii.

<sup>111</sup> AGS Est leg. 2529, Informes de don Alonso de Cárdenas a Felipe IV y a don Luis de Haro, enero de 1654-enero de 1655; AGI SD leg. 273, Copia de carta de Cárdenas a don Luis de Haro, Londres, 28/9/1654.

por la vaguedad del planteamiento mismo de la campaña, que finalmente fue dejado a la improvisación de sus mandos militares.

Si bien Cárdenas admitía desconocer el verdadero designio de la expedición (a lo que se aferra Inchaustegui para aseverar que el embajador ignoraba el plan antillano), ello no invalida la veracidad de los informes remitidos a Madrid. Cárdenas sabía dudar de la información que le llegaba si albergaba fundamentos para ello o percibía inconsistencias. No concedió crédito a los rumores relativos a las intenciones de las autoridades neerlandesas de unirse con los ingleses en la expedición antillana; sabía que los neerlandeses, que atravesaban por una difícil coyuntura política interna, no se arriesgarían a perder sus rentables tratos comerciales con España. Como tampoco prestó mucha atención a las insinuaciones inglesas que aseguraban que el verdadero objeto de la escuadra que aprestaban era la conquista de la isla de San Lorenzo (Madagascar), pese a considerarla de mayor valor que Santo Domingo<sup>112</sup>. La hipótesis de Madagascar no era fruto de ninguna especulación infundada, pues esta isla ya en los años treinta había captado el interés de la EIC y de la propia Corona de Carlos I, quien sopesó la posibilidad de establecer una colonia en ella<sup>113</sup>.

Los informes de Cárdenas eran lo bastante precisos y completos como para advertir que Santo Domingo corría riesgo de sufrir un inminente ataque inglés y que en Spithead se estaba aprestando una flota de 38 bajeles en verano. Asimismo, las conjeturas del embajador, que contempló la acción coordinada de las flotas inglesas para un ataque a las Antillas e interceptar las flotas de la plata al mismo tiempo, resultaron ciertas. En suma, la incredulidad de Cárdenas no implica desconocimiento, a diferencia del razonamiento aducido por Inchaustegui Cabral<sup>114</sup>. Tampoco ha de olvidarse que este embajador llevaba sirviendo en la capital inglesa desde 1638, tiempo más que de sobra en el que pudo tejer una tupida red de informadores de la más variopinta naturaleza.

Por cauces externos le llegaban a Cárdenas cartas y avisos que confirmaban sus peores cuitas. En un papel de Gabriel de Almeida Vasconcelos<sup>115</sup> dirigido al rey se recogía el testimonio del almirante Antonio da Cunha de Andrade, quien, desde Amberes y a través de su red de confidentes, supo de los armamentos navales ingleses para la expedición antillana. En la misiva

---

<sup>112</sup> AGS Est leg. 2529, Cartas de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 18/12/1654 y 4/1/1655.

<sup>113</sup> Valladares Ramírez considera que la explicación de Cárdenas sobre Madagascar era más bien una excusa para justificar el fracaso de su negociación, 1998: 136, 143.

<sup>114</sup> «...jamás pudo descorrer, ni en parte, el denso velo del secreto y misterio con que Oliver cubrió su ambicioso Plan Antillano». Este extracto de Inchaustegui Cabral —1958: 362— parece un recurso retórico. En los objetivos principales Cárdenas acertó de pleno.

<sup>115</sup> Gabriel de Almeida Vasconcelos ejerció como secretario de la Junta de Portugal, siendo uno de los integrantes de la aristocracia portuguesa que se mantuvieron fieles a Felipe IV. AGS EMR Qui leg. 20, R.C. de Felipe IV, Aranjuez, 27/4/1655, fols. 19-22; AGS CME leg. 1029-9.

de Andrade se describía la inestabilidad política interna que arreciaba en las Provincias Unidas, lo que dejaba lugar a la esperanza para que los neerlandeses se mantuviesen neutrales, demasiado distraídos en sus asuntos domésticos, y no se uniesen a los ingleses en la campaña contra el Caribe español<sup>116</sup>. Otro informante fue el cónsul neerlandés de Tetuán, quien dio la voz de alarma en relación con los planes de Cromwell para las Antillas al gobernador de Ceuta en el mes de septiembre<sup>117</sup>. En noviembre, desde la otra ribera del Atlántico, el gobernador interino de Santo Domingo, Montemayor de Cuenca, enviaba al rey un informe dando cuenta de la alerta recibida en agosto por el gobernador portorriqueño acerca de la tentativa inglesa de conquista La Española con 8.000 efectivos reunidos en San Cristóbal<sup>118</sup>.

Alonso de Cárdenas asimismo informó de la pretensión de *trasplantar* colonos procedentes de la Nueva Inglaterra en La Española; las intenciones del *Lord Protector* de servirse de las pequeñas islas antillanas bajo su soberanía como bases para la asistencia logística de los soldados de su expedición. E igualmente acertó al reparar que Cromwell no contemplaba ningún rompimiento oficial con España, amparándose en la doctrina *no peace beyond the line* y en la licitud de conquistar un territorio que consideraba despoblado —una afirmación osada, pues dicha isla albergaba la ciudad de Santo Domingo—. El embajador estimó el tamaño de la fuerza naval inglesa en una treintena de navíos de guerra y ocho de carga, con capacidad para transportar 8.000-13.000 efectivos, incluidos los marineros, artilleros e infantes, a los que se suministrarían víveres para entre ocho y doce meses de campaña. Los errores que el embajador pudo haber cometido a la hora de informar del plan de ataque son nimios, pero de ninguna manera invalidan la realidad de la amenaza que se cernía sobre las posesiones españolas en el Caribe. En Madrid fueron los consejeros quienes descartaron semejantes conjeturas y no pensaron que los ingleses albergasen mayores ambiciones<sup>119</sup>.

Aunque hubo consejeros que sí recibieron estas noticias con la gravedad que dictaba la prudencia y, en consecuencia, tomaron prevenciones. A la luz de los avisos recibidos, en septiembre se resolvió el envío de 200 arcabuces y 50 quintales de cuerda a Santo Domingo, a lo que posteriormente, en una consulta del Consejo a inicios de noviembre, el conde de Peñaranda

---

<sup>116</sup> AGI IG leg. 1861, Carta de Antonio da Cunha Andrade, Amberes, 15/5/1654. Incluida en un papel de Gabriel de Almeida Vasconcelos al rey Felipe IV, Madrid, 30/7/1654. Vista en la Junta de Guerra de Indias, 13/8/1654.

<sup>117</sup> AGS Est leg. 2672, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 16/10/1654; Est leg. 2529, Alonso de Cárdenas al rey Felipe IV, Londres, 18/12/1654; AGI IG leg. 769, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 31/10/1654; Herrera Sánchez, 2000: 359-360.

<sup>118</sup> Inchaustegui Cabral, 1958: 362.

<sup>119</sup> Algunos consejeros reales descartaron la posibilidad del ataque inglés a Santo Domingo porque la singladura desde Inglaterra a esa isla no demoraría más de 60 días, por lo que—según su razonamiento—no se justificaría el apresto de víveres para ocho-doce meses. AGS Est leg. 2529, Consulta del Consejo de Indias al rey Felipe IV, Madrid, 4/11/1654. Inchaustegui Cabral se apoya en esta consulta y en las dubitaciones del embajador Cárdenas para argumentar que este desconocía el plan antillano, 1958: 364-371.

aconsejó que se despachasen también 200 soldados para reforzar ese presidio, como finalmente se aprobaría en diciembre<sup>120</sup>. En vista de lo expuesto, es innegable que los españoles estaban lo suficiente al tanto del peligro como para disponer sin demoras el envío de refuerzos.

En enero de 1655 el embajador español informaba de que una sección de la escuadra aprestada en Portsmouth ya se había hecho a la mar con destino la isla de Barbados, donde recalaría a la espera de más refuerzos<sup>121</sup>. Cárdenas remitió una minuciosa memoria de la composición de la toda la escuadra de William Penn. Cifró su tamaño en 34 navíos de guerra, tripulados por 7.000 marineros y dotados con 6.000 infantes de marina, la mitad de ellos embarcados en las inmediaciones de Londres. El cuerpo principal de la escuadra se veía acompañado de ocho navíos cargueros para almacenar los víveres, pertrechos navales, municiones y armas para 13.000 efectivos y una campaña de ocho meses. A bordo también se transportaba utilería de carpintería, albañilería y ferretería (500 libras de hierro en clavazón, cuñas, cerraduras, gonces y cerrojos), instrumentos para armeros, toneleros, albañiles y herreros, así como materiales para artificieros. A través del testimonio de un capitán corsario neerlandés se creía que a finales de febrero había zarpado otra escuadra, de 28 velas y con toda clase de víveres, suministros militares y pertrechos navales, rumbo a Barbados, en una empresa de gran envergadura por mor de la maquinaria que transportaba «que llevaban para embestir fortalezas»<sup>122</sup>.

Lo más que se podía hacer al respecto era prevenir el refuerzo de 200 infantes al presidio de Santo Domingo. Primero se los trasladó de Málaga a Cádiz, donde se los acuarteló en el Castillo de Santa Catalina, el 23 de noviembre de 1654, hasta su embarque, el 15 de febrero de 1655, para navegar a las Indias<sup>123</sup>. El sustento y pagamento de los socorros durante 85 días consumió 39.839 reales de vellón, para cuyo abono se contó con la asistencia del veedor de la artillería Francisco de Alfaro, del contador Domingo de Arrigorriaga y del pagador Pedro de Miralles<sup>124</sup>. Los soldados cruzaron el océano a bordo de los bajeles *San Juan Evangelista* y

---

<sup>120</sup> El coste de dicho socorro se presupuestó en 22.000 reales de plata entre la compra de las armas y su flete a la plaza de Santo Domingo; AGI C leg. 5177 lib. 26, Que se prevengan para la isla de Santo Domingo 200 arcabuces y 50 quintales, Sevilla, 15/9/1654, fol. 138; AGI SD leg. 273, Junta de Guerra de Indias, Madrid, 22/9/1654; AGI SD leg. 871, Orden para enviar 50 quintales de mecha a Santo Domingo con intervención del teniente general y veedor de la artillería, Juan López Tonalejos, Madrid, 5/10/1654; AGS Est leg. 2529, Consulta del Consejo de Indias al rey Felipe IV, Madrid, 4/11/1654; la resolución del rey, en *Ibid.*, Madrid, 16/11/1654; asiento para fletar 200 infantes y arcabuces y 50 quintales de cuerda a Santo Domingo, Madrid, 12 y 23/12/1654 y 8/1/1655.

<sup>121</sup> AGS Est leg. 2529, Carta de don Alonso de Cárdenas al rey Felipe IV, Londres, 4/1/1655.

<sup>122</sup> AGI Charcas leg. 3, Noticias de enemigos ingleses, s.l., s.f. [ca. 1655].

<sup>123</sup> AGI SD leg. 871, Real cédula de Felipe IV para que se le faculte a la Casa de la Contratación el libramiento en Santo Domingo del importe de los fletes del refuerzo, Madrid, 23/12/1654; leg. 273, Carta del conde de Peñaranda, Madrid, 6/1/1655; AGS Est leg. 2529, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 13/2/1655; Informe de Alonso de Cárdenas al rey Felipe IV, Londres, 22/2/1655.

<sup>124</sup> AGI C leg. 3508, Cuenta de cargo y data de la capitania general, Cádiz, 20/2/1655. El desglose de cada partida de cargo puede consultarse en la razón de cargos entregada a los contadores de cuentas el 30/4/1656.

*Santo Cristo del Buen Viaje*, del registro de Honduras, *Nuestra Señora de la Victoria*, una nao de Campeche, y *Nuestra Señora de la Concepción*, despachada para Santo Domingo<sup>125</sup>.

Sin embargo, en enero de 1655 el principal foco de atención estaba puesto en la reciente crisis parlamentaria por la que atravesaba el régimen de Cromwell. El 22 de enero, el dictador disolvió su primer Parlamento, en vista de que no se podía asegurar la lealtad del mismo<sup>126</sup>. El embajador español, desde su oficina, dio cuenta periódicamente a la corte española informando casi a diario de los tumultos que recorrían el país, las noticias de las asonadas de diverso signo político y los constantes rumores de conjuras que se urdían en la sombra para asesinar al *Lord Protector* de la República, quien respondió mediante el recrudescimiento de su aparato represivo<sup>127</sup>. Para el soberano inglés, el buen curso de la expedición antillana y la victoria sobre los españoles se había convertido en una cuestión de supervivencia política frente a la disidencia.

Por lo que hace a la escuadra de Penn, arribó a Carlisle Bay, Barbados, el 29 de enero de 1655, donde procedieron al desembarco; se perdieron por el camino varios barcos que se vieron accidentados: *Great Charity*, *Little Charity*, *Crow* y *Pelican*<sup>128</sup>. En seis semanas pudo la escuadra de Penn completar la singladura Portsmouth-Barbados, aunque bien es verdad que los barcos masteleros necesitaron más tiempo para salvar dicha distancia. La ruta directa hasta Jamaica desde Inglaterra, que comenzaría a operar con regularidad a partir de los años sesenta, requeriría algo más de tiempo —unas diez semanas— que en el caso de las restantes islas bajo dominación inglesa —ocho semanas— y bastante más que las seis semanas de navegación hasta Nueva Inglaterra. Estos datos nos permiten apreciar los ritmos dentro de los cuales funcionaría el incipiente mundo atlántico anglosajón<sup>129</sup>.

La primera acción de la escuadra de Penn nada más dar fondo en Barbados consistió en el prendimiento de los 15-16 mercantes neerlandeses (y alguno de pabellón danés y hamburgués) allí surtos, por un valor de 3.203 libras. Una flagrante infracción de las leyes comerciales que vetaban el comercio de extranjeros<sup>130</sup>. Penn estaba autorizado a prender toda embarcación

---

<sup>125</sup> AGI SD leg. 871, Gregorio de Leguía a la Casa de la Contratación, Madrid, 8/1/1655.

<sup>126</sup> *Cromwell's Letters*, II, Speech V: 404-430.

<sup>127</sup> AGS Est leg. 2529, Cartas de Alonso de Cárdenas a la corte, Londres, enero-febrero, 1655; *TSP*, II: 413-414.

<sup>128</sup> *Clarke Papers*, III: 29; *TSP*, III: 157-159. En el diario del *Swiftsure* el mismo Penn dice que echaron el ancla en el fondeadero de Hawles Bay. *Penn's Memorials*, II: 61. Hemos omitido deliberadamente los pormenores del periplo transoceánico, puesto que no hay en él nada digno de reseñarse en el curso de este trabajo. William Penn celebró la ausencia de percances en el transcurso del viaje. *Ibid.*: 73. Al respecto, se pueden consultar las entradas de los diarios de Henry Whistler y la *Narrative* de Venables donde refieren la travesía. BL Sloane MS 3926, H. Whistler: *Voyage to the West Indies*, 1654, fols. 3r-7r; un pasaje extractado en Firth (ed.), 1900: 144-145. BL Add MS 11410, «A Letter sent the Lord President Lawrence, Lord Lambert and several others of the Council of State», 11/4/1655, fols. 64v-66v; también en Firth (ed.), 1900: 8-10.

<sup>129</sup> Zahedieh, 2010: 140.

<sup>130</sup> TNA CO 1/32/58-59, William Penn to the Navy Commissioners, Barbados, 17/3/1655. La misma carta, en CSPC 1675-1676, Addenda 1655. Además de Barbados, también en la isla de San Cristóbal se descubrieron naves

comercial que contraviniese la ley del 3 de octubre de 1650, como darían cuenta al Almirantazgo en junio de 1655<sup>131</sup>. Posteriormente, a William Goodson, una vez quedase al frente de la expedición inglesa en las Indias Occidentales, se le darían las mismas órdenes para que prendiese cualquier embarcación que infringiese las leyes comerciales<sup>132</sup>.

Las políticas decretadas desde Westminster en materia comercial no solo no despertaban el más mínimo entusiasmo entre los colonos de la isla, sino que incluso generaban un abierto repudio. Entre los barbadenses, la presencia de la fuerza expedicionaria de Penn y Venables concitaba una abierta hostilidad<sup>133</sup>. Así lo constataron los mismos mandos militares de la expedición, al percatarse de la nula predisposición de los locales a colaborar, salvo por un reducido grupo de plantadores y militares, como el coronel Thomas Modyford, James Drax y los hermanos Thomas y Martin Noel, el primero, secretario y arancelario de la isla, y el segundo, también contratista en jefe de la expedición. Corrieron rumores de que el gobernador Searle fue enviado a Londres bajo arresto por incumplir el veto a los mercaderes extranjeros<sup>134</sup>.

Al igual que en Barbados, la población de las otras colonias inglesas en las Antillas no estaba interesada en los planes de Cromwell, como tampoco entendían las ventajas que les podía deparar la desarticulación del poder imperial español en la región, con el que mantenían unas relaciones ambiguas, aunque beneficiosas gracias al comercio. Semejante falta de compromiso nos puede ayudar a entender el ínfimo desempeño que demostrarían estos reclutas en el curso de la campaña; la única ventaja que ofrecerían estos reclutas locales era una mejor adaptación al clima tropical, aunque atenuada por el hambre y la deficiente cobertura sanitaria. Por lo demás, Venables pensaba que los hombres reclutados en Barbados no eran más que chusma; ni podía ser dirigidos como soldados, ni podían guardar el orden como civiles, pues eran los seres más depravados, indisciplinados y blasfemos que jamás había visto<sup>135</sup>.

Sin embargo, la escasez estaría presente en el desarrollo de la campaña, agravada por la demora de los barcos masteleros procedentes de Inglaterra con los bastimentos a bordo, así como el mal estado que una parte de estos presentaba por no haber sido guardados correctamente. En la expedición pronto empezó a hacer mella el hambre; y Penn mismo dio quejas al

---

extranjeras que comerciaban ilegalmente. Beer, 1959 [1908]: 389-391; Pestana, 2004: 174; 2017: 49-50. El número de mercantes neerlandeses es variable; el diario de Whistler afirma que eran once barcos, BL Sloane MS 3926, fols. 7-8; la cifra de 80 barcos que ofrece Clarke resulta demasiado exagerada, *Clarke Papers*, III: 38.

<sup>131</sup> CSPC 1675-1676, Addenda 1655, Commissioners for prize goods to the Admiralty, Barbados, 7/6/1655.

<sup>132</sup> CSPC 1675-1676, Addenda 1655, Instructions to Captain William Goodson, Whitehall, 10/10/1655.

<sup>133</sup> TNA CO 1/12/96, To his Highness the Lord Protector: The petition of the merchants and mariners trading to the English plantations in America, 6/3/1654.

<sup>134</sup> *Penn's Memorials*, II: 62; Fortescue, 1894: 188-189; Prestwich, 1950: 109; Inchaustegui Cabral, 1958: 467, 469, 491, 503; Pestana, 2004: 174-175; 2017: 50, 54-56.

<sup>135</sup> BL Add MS 11410, fol. 66r; Fortescue, 1894: 188-189; Newton, 1933: 216; Inchaustegui Cabral, 1958: 470-471; Pestana, 2004: 202.

maestre de raciones del *Swiftsure*, John Whetstone, en una carta del 16 de febrero<sup>136</sup>. Unos problemas que van en consonancia con el tono lúgubre y pesimista que desde el principio empaña el testimonio de Whistler. Otro documento —la carta que Isaac Birkenhead, del departamento de inteligencia, dirigió al secretario Thurloe—, corrobora ese resquemor imperante entre los marineros y soldados que se hacinaban en los barcos de la expedición<sup>137</sup>.

Fue también por entonces cuando quedó patente la completa falta de sintonía entre los principales mandos de la expedición. Nos referimos a la nada disimulada animadversión mutua que se profesaban Penn y Venables, un detalle que no escapó a Edward Winslow, quien se lo comunicó al secretario Thurloe en una carta redactada desde Barbados en marzo de ese año. También confesaba sus temores ante las fricciones derivadas de la difícil convivencia entre la marinería y las tropas de infantería, como de la escasez de pertrechos y bastimentos. Un mal augurio que se confirmó con las muestras de indisciplina reinante y abierto desacato a las leyes de la República<sup>138</sup>. Con posterioridad, tras el fracaso del ataque contra La Española, a ambos les tocó rendir cuentas ante el Consejo del Protector, culpándose el uno al otro de la derrota.

De igual modo, las quejas de los jefes de la expedición, concretamente de Venables, se dirigieron a la mala calidad de las armas y municiones que recibieron en la isla. Con el fin de asegurarse un suministro continuado, y dada la escasa confianza en que llegasen a tiempo las armas procedentes de Inglaterra, se recurrió al arsenal barbadense. Se instó a los herreros de la isla a que se pusiesen de inmediato a fabricar las armas: unas 2.500 puntas para medias picas y astas de 10 pies de longitud, mosquetería, llaves de mecha para mosquetes y pólvora. Unas 1.500 armas de fuego fueron obtenidas en Barbados, doquiera fuese posible, y aun así cabe la posibilidad de que solo se hubiese entregado un 13% de las armas de fuego prometidas, lo que significa que apenas 1.600 soldados fueron debidamente armados. La inteligencia inglesa cifró en 4.000-5.000 efectivos el tamaño del contingente reclutado en Barbados<sup>139</sup>.

Mientras tanto, en febrero, los navíos *Marston Moor* y *Selby* fueron despachados a las islas de San Cristóbal, Nieves y Montserrat para levantar más efectivos. Allí reclutaron 1.200 hombres: 800 en la primera, 300 en la segunda y 80 en la tercera isla<sup>140</sup>. Con las fuerzas reunidas en dichas islas se formaría un séptimo regimiento, que se uniría a los cinco ya existentes pocos

---

<sup>136</sup> *Penn's Memorials*, II: 67-68.

<sup>137</sup> Fortescue, 1894: 187-188; Inchaustegui Cabral, 1958: 445-446; Taylor, 1969: 15. Para Birkenhead, la campaña se estaba llevando mal desde el mismo principio. *TSP*, III: 158.

<sup>138</sup> Es decir, la ley del 19 de septiembre de 1650, enmendada el 3 de octubre, y a la ley del 9 de octubre de 1651. La carta de Winslow a Thurloe, con fecha del 16/3/1654, en *Ibid.*: 249-252.

<sup>139</sup> *Clarke Papers*, III: 38; Firth (ed.), 1900: xxxv; Taylor, 1969: 17-19; Inchaustegui Cabral, 1958: 491, 493-494; Pestana, 2017: 52-53.

<sup>140</sup> AGI Charcas leg. 3, Noticias de enemigos ingleses, s.l., s.f. [ca. 1655].

días antes de llegar a La Española. En total, sumaban 8.000 efectivos de fuerza, 60 de los cuales eran oficiales mayores, 720 oficiales, 60 exploradores, un tren de artillería de 50 piezas, una compañía de 100 reformados, todos ellos repartidos en seis regimientos. En un alarde del 21 de marzo de 1655 se cuantificó la totalidad de las tropas de desembarco y su composición, por regimiento y compañía. Los regimientos eran seis: 1) general Venables; 2) general Heane; 3) coronel Fortescue; 4) coronel Buller; 5) coronel Carter; y 6) coronel D'Oyley. Había, además, un grupo adicional, no exactamente un regimiento, conformado por fuerzas mixtas<sup>141</sup>.

En lo que hace a los reclutas barbadenses, le fueron entregados al coronel Lewis Morris, un plantador local, quien se retiró por no condonársele una deuda de 26.000 libras de azúcar y temer que le embargasen aprovechando su ausencia durante la campaña. Pero Morris solicitaba 100.000 libras de azúcar con las que saldar su deuda y dejar su propiedad limpia a su mujer, una condición que los mandos de la expedición no aceptaron, lo que explica que Morris no tomase partido<sup>142</sup>. Los reclutas reunidos en San Cristóbal, Nieves y Montserrat le fueron entregados al teniente coronel Holdip, quien ya servía en el regimiento de Fortescue, pero que formaría uno nuevo con los reclutas a su cargo<sup>143</sup>.

Los dos meses de permanencia de la fuerza expedicionaria inglesa en Barbados no solo sirvieron para ultimar los preparativos del asalto contra las posiciones españolas, sino también para evidenciar el grave problema de indisciplina y desorden que afectaba a la infantería. Si los mandos de los regimientos de tierra esperaban que el choque con los españoles contribuyese a disciplinar a la tropa, erraban de lleno. Birkenhead, en su carta del 17 de febrero a Thurloe, denunciaba la presencia de elementos *leveller* entre los soldados reclutados, con lo que trataba de explicar la actitud levantisca que durante todo el tiempo manifestaron<sup>144</sup>. No sucedió así, o no al menos de forma tan acusada, con la marinería, que, salvo por los desórdenes que se registraron en el *Dover*, demostró durante el curso de la campaña una cierta profesionalidad y disciplina. Esto se explica porque los mandos navales, empezando por el mismo William Penn, velaron por la aplicación de severos castigos ejemplarizantes para aplacar los ánimos de los marineros y prevenir que su actitud se degradase al mismo nivel que la infantería<sup>145</sup>.

---

<sup>141</sup> Firth (ed.), 1900, Appendix B: 116-122; Inchaustegui Cabral, 1958: 534-539; Pestana, 2017: 22, 24-26; Existe otra lista, extraída de un alarde anterior, con fecha de diciembre de 1654, en: CSPC 1575-1576, Addenda 1654: A particular list of the names of the persons already paid their first month's pay for their respective qualities under the command of General Venables in the West Indies.

<sup>142</sup> Inchaustegui Cabral, 1958: 504-505. En Pestana 2017 se ofrecen más datos biográficos sobre Morris: 22-23, 52.

<sup>143</sup> Taylor, 1969: 19.

<sup>144</sup> *TSP*, III: 157-159.

<sup>145</sup> Inchaustegui Cabral, 1958: 483-484.

Penn expidió nuevas instrucciones en los días 1 y 6 de febrero a los hombres bajo su mando para recordarles nociones básicas de disciplina castrense y el compromiso adquirido con la República y sus leyes, las cuales debían observar y hacer valer en todo momento. Ordenó que las leyes se colocasen en un sitio visible a bordo, en el palo mayor, para que nadie pudiese alegar desconocimiento. Aparte del espíritu patriótico, las tripulaciones debían seguir con todo rigor los preceptos más fundamentales de las Sagradas Escrituras, un comportamiento propio de creyentes temerosos de Dios. Se llevaría un registro minucioso del número de oficiales y marineros que servían a bordo, así como se inventariaría con asiduidad los gastos incurridos, las provisiones y bastimentos en existencia, que deberían ser custodiados y conservados con todo el cuidado posible; se haría economías y se procuraría aprovechar al máximo las vituallas; la ración de cada cuatro hombres serviría para seis<sup>146</sup>.

En una reunión del consejo de guerra del martes 20 de febrero de 1655, celebrada a bordo del *Swiftsure*, Penn ordenó que se entrenase a las compañías de mar adaptándolas para el servicio de tierra, en caso de ser necesario, en vista de la poca fiabilidad de la infantería, de lo que se pudo reunir un regimiento adicional de 1.200 marineros<sup>147</sup>. Fue entonces cuando la preparación militar de la flota empezó a tomar su forma. El 7 de marzo de 1655 Penn ordenó a todos los capitanes de la flota mercante allí presentes que, de ninguna manera, cargasen mercancías extranjeras —y menos aún neerlandesas— a bordo de sus barcos, so pena de fuertes castigos. El día 17 se despachó un correo a Inglaterra con el capitán Henry Collins, patrón del mercante *Malaga*, para avisar al *major* Desborough de los tres objetivos que en un consejo de guerra se habían propuesto como objetivos de la ofensiva: 1) La Habana; 2) Cartagena de Indias; 3) Santo Domingo. Y que informase de que se habían decantado por la tercera opción, al tenerse por la más sencilla. Que hasta entonces no se hubiese definido un objetivo concreto habla a las claras de la improvisación que caracterizó al *Western Design*<sup>148</sup>.

Entretanto, Penn escribió al *Navy Board* solicitándole el envío de más pertrechos y fragatas ligeras<sup>149</sup>. La fuerza expedicionaria permanecería en Barbados hasta el sábado 30-31 de marzo de 1655, cuando se hizo a la vela desde Carlisle Bay, poniendo rumbo a su objetivo:

---

<sup>146</sup> By William Penn, Instructions to be observed by the captains and commanders of ships and frigates, employed in this present expedition into America, by order of his Highness the Lord Protector of the Commonwealth of England, by and with the consent of his Council, *Penn's Memorials*, II: 65-67. Sobre las instrucciones dadas contra las blasfemias, véase: By the General of the Fleet, Against Profanation of the Lord's Day, *Ibid.*: 64-65.

<sup>147</sup> Report of Admiral sir William Penn to the Naval Board, *Swiftsure*, Carlisle Bay, 17/3/1655: 344-350; *Penn's Memorials*, II: 73; Inchaustegui Cabral, 1958: 560, 562.

<sup>148</sup> *Penn's Memorials*, II: 68-71; *TSP*, III: 504; Firth (ed.), 1900: ix-x; Inchaustegui Cabral, 1958: 484, 488-489, 521-522. Penn informaría con más detalles de los avances realizados en Barbados en el reclutamiento y entrenamiento de la fuerza de desembarco en una carta con fecha del 17 de marzo. William Penn, To His Highness the Lord Protector, Barbados, 17/3/1655, *Penn's Memorials*, II: 71-74.

<sup>149</sup> Report of Admiral Penn to the Naval Board, *Swiftsure*, Carlisle Bay, 17/3/1655: 344-350

Santo Domingo<sup>150</sup>. La flota de Penn fondeó frente a La Española en vísperas de Semana Santa, el 22 de abril (el 11 en las fuentes inglesas), tras un periplo sin contratiempos reseñables que había discurrido por las Antillas Menores: Santa Lucía, Martinica, Dominica, Guadalupe, María Galante, Santos, Redonda, Montserrat, Nieves, San Cristóbal y Antigua, a lo que siguió el viraje en dirección O-NO, hacia La Española, en una travesía de 680 millas que les llevó doce días de navegación. Durante la derrota aprovecharon para recalar en la isla de San Cristóbal, donde se embarcaron las tropas reclutadas para un séptimo regimiento, unos 1.200 soldados, a las órdenes del coronel Gregory Butler. En total, si se consideran los soldados levantados en San Cristóbal, Nieves y Montserrat, además del regimiento naval de Goodson, nos encontramos con un contingente de 9.000-9.400 efectivos<sup>151</sup>.

Desafortunadamente, no se tiene constancia de la existencia de una lista de los barcos que conformaban la escuadra a la salida de Barbados, por lo que el número exacto de unidades es aproximativo. Desde La Española se dibujaba en lontananza la silueta de 60 velas de la flota inglesa, que se dividía en dos secciones: una primera, que continuó su singladura a sotavento, camino de Haina y Nizao; otra segunda, que dio fondo frente a la boca del puerto de Santo Domingo, para someterlo a bloqueo. Como la campaña del *Western Design* respondía a una misión divina, se esperaba de la tropa un comportamiento acorde a tan prístinos ideales. Por consiguiente, el comisionado Winslow prohibió el pillaje; se castigaría con la muerte a quienes quebrantasen esta orden, la cual sería comunicada a los soldados una vez desembarcasen; una decisión que minó la ya de por sí baja motivación combativa de la tropa<sup>152</sup>.

En Santo Domingo, el escribano de la ciudad, Francisco Facundo Carvajal, identificó la presencia sobre el puerto de 56 bajeles el viernes 23 de abril<sup>153</sup>. Al día siguiente, desembarcaron 3.500 soldados ingleses a 48 km de distancia de Santo Domingo, prácticamente sin encontrar oposición armada por parte de los españoles. Quizás esto contribuyese a generar una falsa sensación de seguridad y un exceso de confianza que se revelarían fatales en el curso de la guerra.

---

<sup>150</sup> Nótese que Whistler, en su diario, cometió un error de un día al contabilizar la fecha, y en vez del 31 de marzo escribió el 1 de abril. BL Sloane 3926, fol. 10r; *Penn's Memorials*, II: 76; Firth (ed.), 1900: 145.

<sup>151</sup> BL Sloane 3926, fols. 10r-14r; *TSP*, III: 505; Fortescue, 1894: 189-190; Firth (ed.), 1900: 22-24; Inchaustegui Cabral, 1958: 586; Taylor, 1969: 21. Clarke exageró la cifra hasta los 10.000 efectivos. *Clarke Papers*, III: 43.

<sup>152</sup> Así lo recogió John Daniel, auditor general del ejército de Robert Venables, en una carta del 3 de junio de 1655 dirigida al secretario John Thurloe: «...we hovered off Hispaniola in council [...] and by commissioner Winslow's [...] affirmative, orders death for any soldier to plunder or diminish the least value; which being proclaimed at the landing, proved fatal to the army». *TSP*, III: 505; Fortescue, 1894: 190.

<sup>153</sup> *Penn's Memorials*, II: 81; Morales Padrón, 1952: 322. Es posible que la flota de Penn se viese aumentada a 57 unidades con las últimas agregaciones en las islas donde había recalado. Inchaustegui Cabral, 1958: 563. Fue en marzo cuando llegaron a Barbados 14 naves de refuerzo y 9 barcos masteleros con bastimentos procedentes de Inglaterra. AHN Diversos 27, núm. 32; AMN FN 26/34/84. Un testimonio de un jesuita francés refiere que la flota inglesa aunaba 70 velas Pestana, 2017: 57, 279-280.

La lentitud y torpeza con la que desembarcaron los ingleses en las playas circundantes, reflejo de la pésima coordinación entre los mandos terrestres, daría tiempo al gobernador Bernardino de Meneses Bracamonte y Zapata, conde de Peñalva, para disponer la defensa de la ciudad, alertar a la guarnición del fuerte San Gerónimo y a la milicia urbana.

No es este el lugar para perderse en los detalles de la operación militar. Baste con saber que los ingleses desembarcaron 7.000-7.500 efectivos en varias oleadas<sup>154</sup>, sitiando sin éxito la plaza entre los días 23 de abril y 9 de mayo. La mayoría cayeron víctimas del hambre, de las enfermedades y las emboscadas tendidas por los españoles, cuyas pequeñas partidas nunca excedieron los 150-200 hombres movilizados a la vez. Quedó en evidencia que la fuerza inglesa no era más que una banda, escasa de moral y salud, de ínfimo valor combativo, con lo que se confirmaron los peores presagios. El recuento de bajas es esclarecedor: por el lado español no sobrepasaron los 25 muertos y un número similar de heridos; en cambio, los caídos ingleses ascendieron a 1.700-3.000, inclusive un teniente general, dos coroneles, once capitanes, cuatro sargentos mayores, un número indeterminado de oficiales menores y una gran cantidad de equipo militar abandonado durante la huida. La mayoría de las bajas inglesas se debieron a las enfermedades, la sed, el hambre y las heridas mal curadas<sup>155</sup>.

---

<sup>154</sup> Esto implicaría la totalidad de las fuerzas de desembarco, si nos guiamos por *Clarke Papers*, III: 41.

<sup>155</sup> Acerca del asedio inglés a Santo Domingo, los testimonios más completos por parte española los tenemos en la correspondencia del conde de Peñalva, presidente de la Audiencia y gobernador de la plaza, que a su vez servirían como relaciones de sucesos. AGI Patronato leg. 273, R. 5, Carta de Peñalva sobre la victoria, Santo Domingo, 24/5/1655. La carta de ese gobernador sería motivo de una relación de sucesos en que se dio a conocer el triunfo obtenido por las armas españolas en la defensa de dicha plaza: *Relación de la victoria que han tenido las armas de Su Majestad, Dios le guarde, en la ciudad de San Domingo, Isla Española, contra la Armada Inglesa de Guillermo Penn. Enviada por el señor Don Bernardino de Meneses Bracamonte, Gobernador y Capitán General a Guerra de dicha Isla*, Sevilla, Juan Gómez de Blas, 1655, 2h., del cual existen ejemplares en AHN Diversos 27, núm. 30, AMN FN 26/34/83 y BNE Mss. 2384, fols. 207r-208v; *Grandiosa victoria que ciento y sesenta hombres de lanza de la isla de Santo Domingo tuvieron contra 7.000 ingleses que con pretexto de tomar dicha isla desembarcó la Armada de Guillermo Penn, la cual se componía de sesenta y dos bajeles de guerra. Sucedió miércoles 23 de junio (sic) de este presente año de 1655*, de la que asimismo existen dos ejemplares en AHN Diversos 27, núm. 32 y AMN FN 26/34/84. Un mariner gallego que estuvo en Santo Domingo aseguró que los ingleses desembarcaron 12.000 efectivos en la isla; a todas luces una cifra exagerada, pues la fuerza expedicionaria no era tan numerosa. AGI SD leg. 178B, Declaración de Gaspar de Acosta, Campeche, 21/9/1655. Los avisos enviados desde Londres por el embajador don Alonso de Cárdenas, con fechas del 25 y 30 de agosto, igualmente darían motivo para otra relación impresa, titulada *Relación de lo sucedido a la armada inglesa de Guillermo Pen en la Isla de Jamaica, y las pérdidas de gente y bajeles que ha tenido desde los fines del mes de octubre del año pasado de 1654, que salió de los puertos de Inglaterra, hasta mediado del mes de agosto de 1655, que volvió a ellos*, en AHN Diversos 27, núm. 31, y AMN FN 26/34/85. Otra importante versión española la debemos al capitán Pallano, en Wright (ed.), 1926: 1-46. Entre las versiones del lado inglés referimos el testimonio epistolar de un irlandés que sirvió en la armada inglesa, según el cual desembarcaron 6.000 hombres en las inmediaciones de Santo Domingo. AGI SD leg. 273, Copia de carta de un irlandés a un religioso paisano suyo, s.l. [Jamaica], 10/6/1655. Para otras versiones inglesas del enfrentamiento, consúltese: BL Sloane 3926, fols. 14r-24r; *Penn's Memorials*, II: 81-88, 92-98, 109-112, 123-124; *Clarke Papers*, III: 54-58; *TSP*, III: 505-507; Long, 1774, I, ch. xi, § i: 225-233; Fortescue, 1894: 190-194; Firth (ed.), 1900: xxx-xxxii, 28-31, 94-98; Appendix D: 127-136. Para un reciente análisis crítico, véase: Pestana, 2017: 70-92.

Los fallos en el suministro de vituallas y armas a las tropas, la descoordinación existente entre el mando naval y el terrestre, la indebida disposición de los regimientos, aquejados por la falta de dotes de liderazgo de los oficiales al frente, la deficiente preparación de la infantería y el desconocimiento de la zona anulaban la aplastante superioridad numérica de los ingleses en su enfrentamiento con la reducida guarnición de la ciudad. La prohibición del pillaje igualmente pudo haber hecho mella en la motivación de la tropa<sup>156</sup>. Por parte española, en cambio, se trataba de una necesidad defensiva que no admitía dubitaciones; además, gracias a los avisos recibidos se pudo prevenir la defensa de la plaza, ya de por sí experimentada en el desalojo de los piratas de la Tortuga<sup>157</sup>. Se decretaron varios días festivos para celebrar la victoria sobre los ingleses, el oficio de un solemne acto que incluía misa y sermón, así como el reparto de una limosna de 500 pesos a cargo de las cajas reales. El 24 de octubre, al prior del convento de San Agustín de Sevilla se le encargó un *Te Deum* como agradecimiento a Dios por la victoria que le había brindado a las reales armas españolas, así como para rogarle por el feliz retorno de los galeones de Tierra Firme a cargo del marqués de Montealegre<sup>158</sup>.

La volatilidad de la guerra quedó de relieve con el súbito cambio de planes en el bando inglés, tras comprobar el estrepitoso fracaso ante el primer objetivo marcado. En una consulta que mantuvieron Penn, Butler y Winslow el 27 de abril, se tomó la resolución de dirigir la escuadra a Jamaica, donde sabían que los españoles no podrían oponer resistencia. Así fue, fruto de una decisión tomada sobre la marcha, como se procedió a la conquista de Jamaica, adonde puso rumbo la escuadra inglesa el 14 de mayo, tras recoger a los soldados que habían sobrevivido a la debacle de La Española<sup>159</sup>. Sabiendo esto, resulta imposible afirmar que el proceso de conquista siguiese las pautas de un programa determinado desde Londres. Nunca se ha de olvidar que tras las guerras subyace un componente ineludible de improvisación, impuesto por los imponderables inherentes a cualquier operación castrense. El conde de Peñalva prometió una recompensa de 400 pesos para quien navegase a Jamaica y pusiese sobre aviso a las autoridades dicha isla. Simultáneamente, daría cuenta de lo sucedido al secretario Gregorio de Leguía, en una carta del 24 de mayo<sup>160</sup>, al tiempo que despachaba avisos a los otros presidios próximos: Santiago de Cuba, Cartagena y Puerto Rico. En Jamaica supieron del ataque inglés

---

<sup>156</sup> *Penn's Memorials*, II: 21, 32-34, 43-45, 94, 98, 127, 132, 134-135; Firth (ed.), 1900: xvii, xxxiv-xxxv; Pestana, 2017: 72-73, 80-81, 90-92. Solo el regimiento naval de Goodson mostró un buen desempeño. *Ibid.*: 83-84.

<sup>157</sup> Inchaustegui Cabral, 1958: 402-403, 409.

<sup>158</sup> Morales Padrón, 1952: 324; Pestana, 2017: 89-90.

<sup>159</sup> *Penn's Memorials*, II: 88-89, 103. El entrecomillado es un extracto de una carta del general Robert Venables al general Montagu, con fecha en Santiago de la Vega (Jamaica), 26/5/1655. *Ibid.*: 124.

<sup>160</sup> AGI Patronato leg. 273, R. 5, Carta de Peñalva sobre la victoria, Santo Domingo, 24/5/1655. Esta carta la tradujo al inglés y editó Wright (ed.), 1926: 47-50.

contra Santo Domingo por boca de dos pescadores de tortugas que avistaron la escuadra de Penn a su paso por Punta Morante<sup>161</sup>.

Aunque las fechas bailan ligeramente, parece bastante seguro que la escuadra inglesa dio fondo en Jamaica entre los días 7 y 10 de mayo, según los testimonios ingleses, que en las fuentes españolas se correspondían con los días 17 y 20 de dicho mes. Es posible, en todo caso, que los ingleses hubiesen atisbado el perfil de la isla el quinto día del mes<sup>162</sup>. Habida cuenta de la escasa profundidad del fondeadero al que arribaron, los barcos de mayor calado mantuvieron una prudente distancia ante el riesgo de encallar en la barra de arena; solo las unidades menores pudieron acercarse por completo. En Puerto Esquivel dieron fondo doce navíos, que echaron más gente a tierra. Existe un consenso amplio a la hora de estimar en 7.000 unidades el tamaño del contingente inglés que desembarcó en la isla a partir del 10 de mayo<sup>163</sup>.

El gobernador Juan Ramírez de Arellano, tras comprobar la avalancha inglesa, resolvió que sería mejor rendir la villa sin un estéril derramamiento de sangre, por lo que la abandonó y expuso sus razones al maestro de campo don Francisco de Proenza y a los sargentos mayores don Francisco de Carvajal y don Duarte de Acosta Noguera para que actuasen en consecuencia. Las tropas de Venables entraron en Santiago de la Vega y ocuparon el cabildo sin encontrar ninguna resistencia, pues los españoles habían abandonado la villa, pero tampoco ningún botín que resarciese los menoscabos padecidos, salvo por 10.000 pieles que encontraron en la capital de la isla<sup>164</sup>.

Las capitulaciones de la rendición se firmaron el día 16 —un día después de la llegada de William Penn—; por parte inglesa firmaron William Goodson, Edward D'Oyley, Richard Fortescue y Richard Holdip; por la española lo hicieron don Francisco de Carvajal y Duarte de Acosta. La plaza de Santiago de la Vega fue entonces transferida a Venables, lo que simbólicamente marcó el comienzo de la Jamaica anglosajona<sup>165</sup>. Jamaica se convertiría en la principal posesión inglesa de la cuenca caribeña, en torno a la cual se articularía su poder naval en las Indias Occidentales. También tiene en su haber el ser la primera colonia inglesa por conquista

---

<sup>161</sup> AGI SD leg. 178B, núm. 13, Aviso del conde de Peñalva al gobernador de Santiago de Cuba, Pedro Bayona de Villanueva, Santo Domingo, 1/5/1655.

<sup>162</sup> *Clarke Papers*, III: 58; *Penn's Memorials*, II: 99-100, 124; Long, 1774, I: 233; Firth (ed.), 1900: 98-99, 136. La versión del capitán Julián de Castilla fecha en el día 20 de mayo la arribada inglesa al fondeadero de Caguaya (actual Kingston), y el inicio de la ocupación de la isla. Wright (ed.), 1923: 1-2.

<sup>163</sup> Newton, 1933: 218; Pestana, 2017: 119-120.

<sup>164</sup> *Clarke Papers*, III: 58-59; Long, 1774, I: 233-235; Firth (ed.), 1900: 138.

<sup>165</sup> *Penn's Memorials*, II: 100-105; AGI SD leg. 178B, Declaración de Gaspar de Acosta, Campeche, 21/9/1655; Firth (ed.), 1900: 36-39, 137-139, 164-165; Wright (ed.), 1923: 3-12; Morales Padrón, 1952: 326-330; Taylor, 1969: 55-61; Pestana, 2017: 124-125.

a otra potencia imperial europea<sup>166</sup>. No obstante, todavía faltaría tiempo hasta que se materializase su condición de gran base naval.

Por el momento, en mayo de 1655, los soldados de Venables, que constituían una fuerza de 6.000 efectivos (sin contar la marinería)<sup>167</sup>, iban necesariamente a tientas para averiguar cuáles eran los medios con los que contaban los españoles para resistir, así como las posibilidades económicas que ofrecía la isla —que comprobaron que no envidiaban en nada a las riquezas de La Española—; por su tamaño y feracidad, podría albergar una población de 50.000 almas, en ella encontraron minas de cobre, una importante cabaña ganadera, tierra fértil, recursos forestales en abundancia y unos molinos de azúcar. Las instrucciones dadas a Bland el 1 de junio tenían como fin asegurar los recursos estratégicos de la isla y privárselos a los españoles que se resistiesen a aceptar el dominio inglés<sup>168</sup>. Pese a la teórica capitulación de los españoles, todavía les quedaría a los ingleses hacer valer y aceptar su presencia ante los moradores de la isla.

Durante las capitulaciones de paz, los ingleses justificaron su conquista alegando que el derecho a la ocupación lo confería la fuerza de las armas. Thomas Gage, quien servía como capellán en la expedición, sostuvo que los ingleses se habían visto en la necesidad de emprender semejante acción como respuesta a los agravios sufridos a manos de los españoles desde los albores de la presencia en las Indias Occidentales; por no haberles concedido el rey de España el permiso para comerciar con esos dominios; por impedirseles la predicación de su fe; y por el asesinato del embajador inglés en Madrid sin mayores consecuencias para los perpetradores<sup>169</sup>. Para empezar, y en lo que respecta a la fuerza de las armas, había quedado probado que el éxito inglés en Jamaica era más elocuente de las grietas existentes en el dispositivo defensivo español que de una genuina y cierta destreza castrense exhibida por los ingleses<sup>170</sup>. La única dimensión en la que los ingleses sí demostraron superioridad fue en el control del mar y la iniciativa que ello implicaba; nada desdeñable, pero no lo suficiente como para materializar ninguna veleidad imperialista a costa del resto de dominios españoles en las Indias Occidentales.

---

<sup>166</sup> Un detalle que recalca Carla G. Pestana. *Ibid.*: 117.

<sup>167</sup> Sin incluir a los efectivos del regimiento naval de Goodson. *Clarke Papers*, III: 59-60; Firth (ed.), 1900: 136. La cifra de 9.500 efectivos en la *Narrative of Venables* es exagerada. Pestana, 2005: 7.

<sup>168</sup> AGI SD 178B, núm. 14, Carta de un capitán inglés a un amigo, Jamaica, 14/6/1655, fols. 405-409; *Penn's Memorials*, II: 102, 125; Firth (ed.), 1900: 124, 139.

<sup>169</sup> Wright (ed.), 1923: 5-6; Morales Padrón, 1952: 329.

<sup>170</sup> Al respecto de la indefensión que presentaba Jamaica en los años cuarenta y a comienzos de los años cincuenta, véase el informe del gobernador Jacinto Sedeño y Albornoz, en AGI SD leg. 178B, núm. 6, Descripción de la isla de Jamaica, [ca. 1640], fols. 176-178; núm. 8, Informes de la ciudad de Jamaica sobre la debilidad de su sistema defensivo ante los constantes ataques ingleses, 1651-1652, fols. 184-189.

Los ocupantes ingleses concedieron a los españoles una tregua de quince días para que quienes se quisieran marchar tuviesen la oportunidad de hacerlo. Sin embargo, los ingleses se encontrarían con varias dificultades. En primer lugar, se enfrentaban al desafío de abastecer y asistir a 8.000 efectivos, de los cuales 3.000 se encontraban gravemente enfermos; en segundo lugar, no supieron ganarse la confianza de los pobladores de la isla, lo que puede explicarse por las cláusulas de la capitulación —que obligaban a aquellos que quisieran permanecer en la isla a regirse en adelante por las leyes vigentes en Inglaterra— y los onerosos tributos en especie que exigieron —hasta 300 reses de ganado bovino, aparte de caballos, cabras y ovejas— para aprovisionarse de vituallas por espacio de un mes. Los españoles, divididos en dos grupos, se sirvieron de la tregua para retirarse a los bosques de las montañas, lejos de las tropas inglesas, llevando consigo todo el ganado y enseres que pudieron. Los ingleses, una vez se percataron de la situación, procedieron a ocupar todos los hatos y haciendas que encontraron a su paso, así como a hacerse con el control de las zonas de cultivo aledañas a Guatibacoa<sup>171</sup>.

Uno de los grupos españoles trató de huir a la vecina isla de Cuba, dado que la ciudad de Santiago apenas distaba a 167 km de distancia, en dirección nordeste. El otro grupo se quedó en Jamaica, en zonas montañosas del norte de la isla, donde podían ocultarse con cierta facilidad gracias a la compleja orografía de la zona, con la intención de combatir. Carecían de un mando político que los cohesionase, dado que el antiguo gobernador, Ramírez de Arellano, aquejado de gravedad por una enfermedad que lo había dejado prácticamente inmóvil, fue deportado por los ingleses a Nueva España. Le llegaría el óbito a finales de septiembre, cuando navegaba junto a la costa yucateca, tal vez víctima del hambre y de las enfermedades<sup>172</sup>.

Para empeorar la situación, el maestro campo Francisco de Proenza estaba casi ciego e igualmente muy enfermo, dolido por una fístula en el pie. Sería Cristóbal Arnaldo de Isasi quien organizase y liderase la resistencia española ante los ingleses en los cinco años siguientes, para lo que contaría con fuerzas de socorro y envíos de armas procedentes del exterior, así como varios centenares de negros y mulatos que se les unieron. Entre sus colaboradores más cercanos cabe señalarse a su hermano Blas de Figueredo Isasi, residente en Santiago de Cuba, a su cuñado Francisco de Leiva Isasi, Francisco Cartagena de Leiva, quien era tesorero de la Santa Cruzada, el sargento Diego de Torres y el presbítero Toribio de Llanes<sup>173</sup>.

---

<sup>171</sup> AHN Diversos 27, núm. 31; AMN FN 26/34/85; Firth (ed.), 1900: 137; Wright (ed.), 1923: 4-5, 15; 1930: 123; Morales Padrón, 1952: 327-328, 334; Taylor, 1969: 64, 72-73; Pestana, 2017: 125, 128, 131.

<sup>172</sup> AGI SD leg. 178B, Carta de Francisco Bazán, Mérida de Yucatán, 29/9/1655.

<sup>173</sup> Firth (ed.), 1900: 165-166; Wright (ed.), 1923: 21-22; Morales Padrón, 1952: 337.

Era una opción realista, dadas las graves dificultades de aprovisionamiento que padecía el ejército inglés, carente de bastimentos, armas y municiones suficientes, que además tenía que atender a 2.000 enfermos y heridos. Los mandos españoles perseguían el desgaste de la fuerza invasora en una prolongada y costosa campaña que obligase a los ingleses a abandonar la isla. Los bosques conferirían una ventaja significativa ante el enemigo, que se veía obligado a dispersar sus fuerzas<sup>174</sup>. En 1656 el rey Felipe IV recompensaría la determinación de Arnaldo de Isasi nombrándolo gobernador de Jamaica y cabo de la gente de guerra de dicha isla, en virtud de R.C. del 25 de octubre; además, reconocería por escrito el inquebrantable espíritu de resistencia de aquellos españoles que optaron por permanecer combatiendo en la isla<sup>175</sup>.

Entretanto, en las filas inglesas se habían presenciado cambios significativos desde que desembarcaron en la isla. Alegando el riesgo de inminente inanición que se cernía sobre las tropas destacadas en Jamaica y la ausencia de unidades navales enemigas dignas de consideración, en un consejo del 24 de mayo, Penn consideró la opción de dividir la flota en dos sectores: uno permanecería en la isla, bajo las órdenes del vicealmirante William Goodson, mientras que él —Penn— regresaría a la metrópoli al frente del resto de la escuadra. Sostenía que en las condiciones presentes no había suficiente trabajo para las fuerzas navales que justificase que la totalidad del dispositivo, con el coste que acarrearía su mantenimiento, continuase allí. Lo cierto es que tenía razón, aunque en su interés en regresar a Inglaterra los historiadores han encontrado motivaciones políticas, pues quería adelantarse para exponer su versión propia de la derrota sufrida en La Española<sup>176</sup>.

Penn dejaría al vicealmirante Goodson a cargo de patrullar las aguas aledañas a Jamaica, garantizar la comunicación de la fuerza destacada en dicha isla con el exterior, en espera de los refuerzos procedentes de Inglaterra y las otras colonias. Entretanto, despachó algunos barcos para otros cometidos: el *Cardiff* se adelantaría para llevar los informes a las autoridades navales, mientras que los bajeles *Adam and Eve*, *Golden Falcon* y *Falcon* serían despachados a Nueva Inglaterra con el propósito de acopiar provisiones y suministros para enviar a Jamaica<sup>177</sup>. Para el regreso a Inglaterra se seleccionaron las siguientes naves: *Swiftsure*, *Mathias*, *Discovery*,

---

<sup>174</sup> Wright (ed.), 1923: 13; Pestana, 2017: 130-132. En una carta dirigida a Thurloe, con fecha del 13 de junio, Venables enumeró los problemas de algunos suministros: «We struggle with all difficulties, about 2.000 men sick. We fall short both in bread, brandy, etc. of what was promised, and we believed was provided for us. We have not a three weeks bread, and little cassava in the country, of which the enemy steals a share. Our men die daily, eating roots and fresh flesh without bread, or very little, we not daring on a sudden to take them, but by degrees accustom them to want that, which none will have five weeks hence at half a biscuit a man *per diem*». *TSP*, III: 545.

<sup>175</sup> AGI SD leg. 1126 (lib. 1), Real cédula de Felipe IV en que nombra gobernador de Jamaica a Cristóbal Arnaldo de Isasi, San Lorenzo, 25/10/1656, fols. 37v-40r; Real cédula en que Felipe IV agradece a los naturales de Jamaica que han permanecido resistiendo en los montes de la isla, Buen Retiro, 8/61657, fol. 64r.

<sup>176</sup> *Penn's Memorials*, II: 106; *TSP*, III: 545; Pestana, 2017: 133.

<sup>177</sup> *Penn's Memorials*, II: 107; Pestana, 2017: 131-132.

*Cock, Rosebush, Sampson, Halfmoon, Paragon, Lion, Bear, Heartsease, Cardiff, Marigold, Indian, Convertine, Katherine, Tulip, Westergatt y Gilliflower*. Mientras, en Jamaica permanecerían estacionados los siguientes bajeles: *Torrington, Gloucester, Marston Moor, Laurel, Portland, Dover, Selby, Grantham, Martin, Arms of Holland, Hound y Falmouth*. En el caso de que Robert Venables, enfermo de gravedad, falleciese, el mando de las tropas de tierra lo asumiría el *major-general* Fortescue, hombre de confianza de Cromwell<sup>178</sup>.

En cuanto a los tres barcos despachados a Nueva Inglaterra, al poco de llegar, las autoridades políticas de Massachusetts se prestaron a cooperar con celeridad, pese a lo cual el envío tendría que esperar hasta el final de la cosecha de verano y la panificación del cereal. Una demanda tan exigente de grano que desencadenó un alza acusada en los precios, una crisis inflacionista que fue utilizada por algunos proveedores para recrudecer las tasas impositivas por el flete del cereal. El primero de los barcos enviados allí no regresaría a Jamaica hasta noviembre, mientras que el tercero no fondearía en Cagway Harbour hasta enero de 1656. Este lapso de cinco a siete meses para despachar barcos a Nueva Inglaterra y que regresasen a Jamaica con los suministros trastocó los planes de Cromwell, quien había presupuesto que la navegación demoraría menos tiempo<sup>179</sup>.

El 25 de junio Penn dejó Jamaica con los navíos *Swiftsure, Lion, Mathias, Bear, Convertine, Rosebush, Cock, Paragon, Sampson, Gilliflower, Indian y Westergatt*, menos de los que había considerado inicialmente. Cuatro días le había transmitido a Goodson las instrucciones para el gobierno de las fuerzas de mar que le encomendaba. En general, una reiteración de las disposiciones que, en diciembre de 1654, había dictado Cromwell: en adelante, cualquier nave del Rey Católico en aquellas aguas, ya fuese civil o militar, se convertía en un objetivo militar<sup>180</sup>. Mientras, Penn, disgustado con el fracaso sufrido en Santo Domingo, singlaría a Inglaterra para dar parte de lo sucedido con la intención de culpar a Venables, a quien profesaba una profunda animadversión que no había hecho sino madurar durante la campaña. Penn singló bordeando la costa cubana, cerca de La Habana, con la esperanza de interceptar la flota de la plata en su viaje de regreso a España; de haberlo logrado, hubiese compensado con creces el

---

<sup>178</sup> *Penn's Memorials*, II: 107-109. El *Paragon* sufrió un incendio durante la travesía de regreso, el fatídico viernes 13 de julio, a la vista de Matanzas (Cuba), con el resultado de 110 víctimas mortales. *Ibid.*: 126. El *Discovery* también fue víctima de un aparatoso accidente, el 25 de mayo, al derramarse una botella de *brandy* en el camarote de uno de los sobrecargos. El licor, inflamable, prendió la munición almacenada en la santabárbara, donde había 150 barriles de pólvora, lo que produjo la explosión. *Ibid.*: 108-109, 111. AGI SD leg. 178B, núm. 14, Carta de un capitán inglés a un amigo, Jamaica, 14/6/1655, fols. 405-409.

<sup>179</sup> Pestana, 2017: 132.

<sup>180</sup> «A Commission and Instructions given to Vice-Admiral Goodson, to command the Fleet remaining at Jamaica», 21/6/1655, en *Penn's Memorials*, II: 114. Para el conjunto de las veinte instrucciones, *Ibid.*: 112-118. Para el itinerario de regreso a Inglaterra que siguió la escuadra de Penn, su singladura por el Cabo Corrientes, el litoral septentrional cubano y el paso de la Florida, véase, *Ibid.*: 126-127,

fracaso en Santo Domingo. Mientras, Venables, consciente de las intenciones de Penn, se embarcó a bordo del navío *Marston Moor* nueve días después de la partida del almirante, decidido a regresar para defender su honor ante Cromwell<sup>181</sup>. Concluía así el primer asalto de la expedición del *Western Design*, con una victoria española y una inesperada conquista por parte inglesa que había desbaratado los planes iniciales de Londres.

### **3.3. Los efectos de la derrota: reconfiguración de la estrategia y repercusión internacional del *Western Design***

A comienzos del verano de 1655, solo un optimista incorregible creería realmente que los ingleses habían cosechado algún éxito digno de dicha apreciación; la toma de Jamaica había sido parcial<sup>182</sup>. De entrada, los ingleses no vieron realizadas sus expectativas de grandes riquezas ni de gloria marcial, pese a que se las habían prometido muy felices, incluso antes de la derrota en Santo Domingo, como así lo celebraba un panfleto fechado el 3 de abril. Fue una de las muchas noticias falsas que circularon en las prensas inglesas, como el *Weekly Intelligencer*, donde ya anticipaban el triunfo del designio de Cromwell en las Antillas<sup>183</sup>. Estas falsas noticias al respecto de la victoria inglesa en Santo Domingo todavía circularían momentáneamente en el mes de julio, llegando incluso a las Provincias Unidas<sup>184</sup>. Pero las expectativas se desvanecieron en cuanto se desmintieron los rumores sobre la supuesta victoria inglesa<sup>185</sup>.

Desde finales de mayo, con cierta frecuencia, habían llegado cartas e informes a Inglaterra al respecto del desarrollo de las operaciones militares en las Indias Occidentales. A pesar del tono optimista que caracterizó a las primeras misivas, haciéndose eco del fácil desembarco —casi sin oposición— en La Española, paulatinamente iría dando paso a informes menos entusiastas en las que se recogían los primeros indicios de que la función no había seguido el libreto escrito desde Londres. Fue el 4 de agosto cuando se recibieron las primeras cartas de Robert Venables, Butler y Daniels, que quizás llegaron a bordo del *Cardiff*, en las que se informaba de la derrota sufrida ante Santo Domingo y de la captura de Jamaica<sup>186</sup>. Cuando en el

---

<sup>181</sup> AGI SD leg. 178B, núm. 14, Carta de un capitán inglés a un amigo, Jamaica, 14/6/1655, fols. 405r-409v; Firth (ed.), 1900: 66-67, 104, 140-141, 168-169; Morales Padrón, 1952: 334.

<sup>182</sup> Y así era el parecer del almirante Penn, quien no quería cantar victoria hasta que no se hubiese expulsado de esa isla a todos los colonos españoles. Pestana, 2017: 133.

<sup>183</sup> El panfleto sería filtrado y publicado en *Mercurius Politicus*. BL TT E 831/2, A great and wonderful victory obtained by the English forces under general Penn and general Venables against the French and others in the West Indies, London, Humphrey Hutchinson, 3/4/1655; Pestana, 2017: 36-37, 59-64, 274-275.

<sup>184</sup> AGI Charcas leg. 3, Noticias de enemigos ingleses, [ca. 1655].

<sup>185</sup> Armitage, 1992: 540.

<sup>186</sup> De la partida de Penn a Santo Domingo desde Barbados no tendrían noticias hasta el 24/5/1655. *Clarke Papers*, III: 41, 44-46. Las cartas en cuestión de Daniel, Venables y Butler al *Lord Protector* presumiblemente serían las fechadas Jamaica los días 3 y 4 de junio de 1655, en *TSP*, III: 504-508, 509-511.

verano de 1655 llegaron a sus oídos los primeros indicios de la derrota en La Española, el soberano inglés sufrió una profunda conmoción. No solo porque era su primera derrota, sino porque había asumido internamente la empresa del designio antillano como una labor redentora cuyo compromiso, en directa comunión con el Señor, se había arrogado.

En los días sucesivos, Cromwell se sumió en una profunda crisis de confianza; se encerró en su alcoba para rezar, excusándose con el pretexto del dolor de una piedra en el riñón. En realidad, quería mantenerse en contacto, a solas, con la Providencia Divina para hallar las raíces de su fracaso y averiguar si había perdido el favor divino como consecuencias de sus pecados, en un ejercicio de introspección que lo indujo a parangones con el pecado de *Acán*<sup>187</sup>. Hasta la fecha, y con la salvedad de los irlandeses, había combatido con éxito a los enemigos que profesaban el protestantismo en alguna de sus variantes; en cambio, su primer encuentro con la Monarquía Católica terminó en una humillante derrota. Más atormentaba al pastor Ralph Josselin la idea —provocadora en la Inglaterra de los años cincuenta— de que el Señor dispusiese el destino de las cosas a favor de la herejía papista y sonriese a los católicos<sup>188</sup>.

El capitán Henry Hatsell, tras anclar en Plymouth el 22 de julio, fue quien escribió al Almirantazgo al respecto de las noticias que había recibido a través del capitán Heaton, y este a su vez del capitán Vesey, del *Nightingale*, quien había tenido ese conocimiento cuando en el curso de una singladura se encontró con un navío neerlandés a bordo del cual iba un inglés que había estado en América y había sabido de primera mano la derrota sufrida por las tropas de Venables en el curso de la campaña en La Española<sup>189</sup>. Armitage señala el 24 de julio como el día que Cromwell supo de la derrota de la expedición en Santo Domingo. Precisamente, fue justo en esa fecha cuando dio fondo en Spithead el capitán Edward Blagg, a bordo del *Marston Moor*, con las noticias de la toma de Jamaica<sup>190</sup>.

La noticia corrió como la pólvora hasta los oídos de las más altas instancias en las Islas Británicas; incluso el virrey de Irlanda, Charles Fleetwood, en una carta del 1 de agosto, sabedor del fracaso, le ofreció a Cromwell sus tropas más experimentadas. Los intentos por acallar los rumores en torno al desastre se desvanecieron con la publicación de un pasquín, de autoría desconocida, que detallaba los pormenores de la malograda campaña<sup>191</sup>. El prestigio inglés y

---

<sup>187</sup> Armitage, 1992: 540-543; Sanz Camañes, 2012: 387; Pestana, 2017: 98-108. Acerca del pasaje bíblico del Pecado de Acán, véase Worden, 1985: 125-145.

<sup>188</sup> Macfarlane, (rev. ed.), 1991 [1976]; Pestana, 2017: 96-98.

<sup>189</sup> TNA SP 18/111/129, Captain Hatsell to the Admiralty, Plymouth, 22/7/1655; CSPV 1655-1656, 30/130, Lorenzo Paulucci to Francesco Giustinian, London, 22/8/1655.

<sup>190</sup> TNA SP 18/100/250, Blagg to the Admiralty Commissioners, Spithead, 9/9/1655; Armitage, 1992: 540.

<sup>191</sup> *TSP*, III: 690. El pasquín se tituló *A Brief and Perfect Journal of the Late Proceedings and Success of the English Army in the West-Indies: Continued Until June the 24<sup>th</sup>, 1655. Together with Some Queries Inserted and Answered, by I. S.*, [1655], 29pp., cit. en Pestana, 2017: 101-103.

de Cromwell, personalmente, se vio comprometido a ojos de informantes y agentes extranjeros, como los embajadores venecianos y el mismo residente español, Alonso de Cárdenas, que dio cuentas de ello al rey<sup>192</sup>.

Cuando Penn fondeó en Spithead, el viernes 31 de agosto, se apresuró a dar parte por escrito de lo acaecido a Cromwell, a los coroneles Desborough, Jones y Sydenham, a los comisionados del Almirantazgo (Fiennes, Lambert y Lisle) y a John Thurloe, que complementarían, días más tarde, con su testimonio oral en el Consejo del Protector del 12 de septiembre. Creyendo que Venables había fallecido, Penn amoldó su relato de los hechos a conveniencia, ofreciendo una versión deliberadamente falsa, para atenuar la magnitud de la derrota y eludir responsabilidades; descargó toda la culpa en Venables e infló las fuerzas españolas en Santo Domingo como eximente del fracaso<sup>193</sup>. Para su desgracia, el 20 de septiembre se personó Venables en Londres, quien, sabedor de las calumnias vertidas por William Penn, se apresuró a defender su nombre y culpar al almirante de la derrota. Ante el cruce de reprobaciones, Cromwell zanjó la hacienda arrestar a Penn y Venables en la Torre, donde permanecerían hasta el 25 y 30 de octubre<sup>194</sup>. Ambos oficiales tuvieron la mala de suerte de convertirse en chivos expiatorios de una expedición que adolecía de peligrosas fallas desde su concepción original misma. Apuntar a instancias superiores hubiese significado situar en el punto de mira de la responsabilidad del fracaso al mismo Oliver Cromwell y adláteres de su Consejo<sup>195</sup>.

Recuperado de la conmoción inicial que le ocasionó la malograda expedición antillana, Cromwell se sumió en un proceso introspectivo del cual resultaría una redefinición de objetivos, así como la adopción de una estrategia más cuidada. Llegó a la conclusión de que Dios había dispuesto esa derrota para mortificar al pueblo inglés por sus pecados y redimirlo. Convencido de su explicación, Cromwell declaró un día de ayuno y solemne humillación: *a Day of Solemn Fasting and Humiliation*<sup>196</sup>. Era obvio que los asuntos del designio se habían manejado mal,

---

<sup>192</sup> AGS Est leg. 2529, Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 6/9/1655; CSPV 1655-1656, 30/122, Lorenzo Paulucci to Giovanni Sagredo, London, 8/8/1655; 30/125, to Francesco Giustinian, London, 15/8/1655; 30/147, Giacomo Querini to the Doge and Senate, Madrid, 11/9/1655; Pestana, 2005: 8.

<sup>193</sup> CSPC 1574-1660, Order of the Council of State, Whitehall, 12/9/1655;

*TSP*, IV: 28-30; *Penn's Memorials*, II: 135-136. Cárdenas refiere la fecha de la llegada de William Penn en estilo nuevo —el 11 de septiembre—. AGS Est leg. 2529, Carta de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 20/9/1655.

<sup>194</sup> AGS Est leg. 2529, Carta de don Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 27/9/1655; CSPC 1574-1660, Warrants for the apprehension and committal to the Tower of generals Robert Venables and William Penn, Whitehall, 20/9/1655; CSPV 1655-1656, 30/160, Giovanni Sagredo to the Doge and Senate, London, 8/10/1655; TNA SP 84/161/8-9, Secretary Nicholas to Josiah Jane, Cologne, 12/10/1655; SP 25/76/352, Council: Day's Proceedings, 30/10/1655; *Penn's Memorials*, II: 141-142; Fortescue, 1894: 196; Pestana, 2017: 97, 138.

<sup>195</sup> Pestana, 2005: 19-21. Esta historiadora presenta un sugerente ejercicio donde compara las reacciones críticas que suscitó la fallida expedición del designio con las que levantarían en épocas posteriores otros descabros militares británicos, como la batalla de Cartagena de 1741 o la campaña de Afganistán de 1842. *Ibid.*

<sup>196</sup> Worden, 1985: 125-145; Armitage, 1992: 542-544; Pestana, 2005: 3; 2017: 97, 100-101, 292.

como expresó Cromwell en una carta al *major* Fortescue; el *Protector* llegó a plantearse si acaso Dios no había dispuesto la derrota de Santo Domingo como una prueba de humildad al pueblo inglés, para prevenirlo de sumirse en la autocomplacencia y reprimirlo por sus pecados<sup>197</sup>. La crítica de Henry Vane Jr. también se encaminaba a los pecados del pueblo inglés, pero apuntaba en una dirección contraria a la de Cromwell, ya que se estaba refiriendo al abandono del sistema parlamentario por un protectorado militar. Una observación que le valdría su puesta en prisión y que serviría como aviso a futuros críticos que reprobasen la organización de la campaña, pues ello conllevaba la implícita censura del proceder del *Lord Protector*<sup>198</sup>.

En consecuencia, sería necesario subsanar la situación por medio de una previa asunción de los hechos consumados, lo que imponía un replanteamiento general de la estrategia de la misión. Puesto que las tropas inglesas se habían visto incapaces de vencer ante una plaza no demasiado bien defendida como Santo Domingo, las aspiraciones de conquistar el conjunto del Caribe habían dejado de ser realista, pues no cabía lugar para imaginar siquiera una victoria contra plazas mucho mejor fortificadas, como La Habana o Cartagena. Por ende, aunque Jamaica no figuró en los planes originales, su toma había alterado el esquema de la contienda; si la isla había sido conquistada, según el discurrir de Cromwell, se debía a que el Señor lo había dispuesto de tal modo. Es aquí donde arranca el proceso de aceptación de esa isla como objetivo prioritario, que deja sus trazas en una incipiente producción escrita, en forma de cartas, informes, memoriales y descripciones geográficas que confluyen en la representación de una imagen maravillosa de la flamante adquisición inglesa y en los que se omiten los aspectos negativos que pudiesen empeñar la reputación de la isla<sup>199</sup>.

La documentación epistolar que produjeron los artífices de la conquista, como Thomas Modyford, el auditor John Daniel, el capitán Gregory Butler, el *major* Fortescue, el general Venables y el almirante Penn, por citar algunos, y que jalona los momentos germinales de la Jamaica anglosajona está cargada de un tono exculpatorio y autocomplaciente, en un esfuerzo por reivindicar ante Cromwell el único logro cosechado en una expedición para la que se habían invertido tantos recursos<sup>200</sup>. Las comparaciones con La Española —la meta frustrada— son

---

<sup>197</sup> *Cromwell's Letters*, II, CCVI: 477-478.

<sup>198</sup> Henry Vane vertió su crítica en el opúsculo *A Healing Question Propounded and Resolved, Upon occasion of the late publique and seasonable call to Humiliation*, publicado en Londres en 1656, cit. en Pestana, 2005: 8-10.

<sup>199</sup> Lo que Karl H. Offen denomina como *imaginative geographies*. Offen, 2020: 428-430, 433.

<sup>200</sup> *TSP*, III: 504-508, 510, 545-547, 565, 674-676; Long, 1774, I: 237-239; Firth (ed.), 1900, Appendix D: 138-139. Según Carla G. Pestana, estas cartas, junto con otros relatos contemporáneos, produjeron un relato que coadyuvó a la configuración de una imagen nueva de Jamaica, muy diferente de la que revestían las demás colonias inglesas en el cinturón antillano, que cantaban la diversidad de la isla y sus múltiples posibilidades de aprovechamiento económico, lejos del empobrecimiento ecológico, material y social que acarrea el modelo de plantación de monocultivo para los territorios donde se implementaba. Pestana, 2017: 139-143, 150, 153.

ineludibles y odiosas, pero concluyen con la superioridad de Jamaica sobre la otra; un parangón que más bien parece responder a la necesidad de autocomplacerse por lo logrado y salvar el orgullo herido. Como también se insiste en la conveniente localización geográfica de Jamaica, que, orientada al interior del Caribe, favorecía el bloqueo y captura de las flotas de Indias.

Todo nos lleva a preguntarnos por la razón de que en los planes originales del *Western Design* no figurase Jamaica si de verdad era tan provechosa como aseveraban estos testimonios. Con seguridad se trataba de una retórica estudiada para incentivar el reclutamiento de voluntarios que se uniesen a la colonización de la isla. Esa finalidad explica la creación del mito heroico del capitán Heane, caído durante el servicio de la isla y retratado públicamente como un dechado de las virtudes que debían adornar a todo buen inglés. Si a Venables le tocó convertirse en el villano oficial de la expedición, a Heane le correspondería (sin que él lo pretendiese) jugar el papel de héroe épico<sup>201</sup>.

Lo que más nos interesa de este proceso es el cambio operado en la mente de Cromwell en aquellos días críticos de agosto de 1655, que nos sugiere un giro hacia posiciones puritanas más dogmáticas<sup>202</sup>. Así, el régimen fue adoptado una postura nueva, exteriorizada por medio de los instigadores de la empresa antillana, que advocaban por la colonización de Jamaica. En esa isla había que instaurar un gobierno civil, como los ya existentes en las otras colonias inglesas de las Antillas Menores. En aras de su poblamiento y del despegue de la agricultura de plantación, la artesanía y el comercio, se ordenó que a los pioneros y colonos que allí se asentasen se los exonerase del pago de cualquier tasa, impuesto o contribución, inclusive los fletes del transporte de mercancías a la isla por mar, por un plazo de siete años a contar a partir del próximo *Michaelmas*<sup>203</sup>. Estas intenciones van en consonancia con los objetivos más ambiciosos marcados en el *Western Design*, al tratarse de un proyecto que desde su original concepción revistió una vocación colonizadora. El patrón lógico era el mismo, pero cambiaba el rango de alcance geográfico, ahora reducido a una isla. Por lo que concierne a la exoneración tributaria, era extensible a los *excises* y *customs*<sup>204</sup>.

En una carta de octubre de 1655, Cromwell expuso al *major* Fortescue sus intenciones de persistir en esa plaza hasta vencer la oposición española. Le garantizaba que contaría con los suministros militares necesarios para mantener su posición avanzada en la isla, confiando en su diligencia y coraje, así como en la disciplina de sus hombres, para resistir a la espera de nuevos

---

<sup>201</sup> Pestana, 2005: 24-27.

<sup>202</sup> Armitage, 1992: 542-544.

<sup>203</sup> El 29 de septiembre.

<sup>204</sup> La proclamación de Cromwell carece de fecha exacta, aunque Granville Penn estima su datación de finales de septiembre de 1655. *Penn's Memorials*, II: 136-138; Long, 1774, I: 213-214; *Interesting Tracts*, 1800: 1-2.

socorros procedentes de las Islas Británicas, Nueva Inglaterra y los restantes asentamientos de las Antillas. Cromwell también le instaba a Fortescue a que diese la batalla a los españoles por la supremacía naval, con el fin de bloquear la derrota de regreso de la flota de Tierra Firme, de Portobelo a Cartagena y de esta ciudad a La Habana<sup>205</sup>. El *Lord Protector* le envió unas instrucciones casi idénticas al vicealmirante Goodson en una carta del 30 de octubre de 1655, donde le exhortaba a que buscara esa supremacía naval. Debería impedir el abastecimiento de los españoles por mar y bloquear sus puertos en el Caribe, para lo que pondría a su disposición un refuerzo de veinte barcos bajo el mando del *major* Robert Sedgwick, quien ya había sido despachado a Jamaica y asumiría el mando de la infantería; mientras, en los puertos ingleses se aparejaban siete fragatas para despacharlas a la isla<sup>206</sup>.

Cromwell también requirió al Almirantazgo que nunca descuidara la operatividad de las fuerzas navales, dado que las necesitaba preparadas en todo momento para intervenir con la mayor celeridad. En adelante, la prioridad no oscilaría tanto en la conquista de más territorios, sino en la captura de las flotas de la plata, dada las penurias por las que atravesaba el maltrecho Tesoro de la República: «if this does not succeed, it might result in a sudden change in the state of affairs here, through lack of money in particular»<sup>207</sup>. Como dependía de la buena disposición y alta moral de la marinería inglesa, Cromwell recompensó a las escuadras de William Penn y Robert Blake (quien había regresado a Inglaterra al frente de su formación la primera semana de octubre) con 100.000 libras por los servicios prestados<sup>208</sup>.

La otra prioridad de Cromwell concernía al apropiado abastecimiento de las tropas que se encontraban en Jamaica, como se abordó en el consejo del 27 de septiembre de 1655, donde se presentó un listado de suministros y herramientas necesarios para enviarlos a esa isla, en virtud de una consulta del día 19 de dicho mes con los comisionados del Almirantazgo; y algunos días después, el 3 de octubre, se entregó otro listado, esta vez de las armas ligeras para los oficiales, así como diferentes tipos de semillas para cultivar la tierra. Todo lo cual considerando las necesidades de los 6.000 efectivos que se presumía que permanecían en Jamaica. Además, se consultó con los agentes del Almirantazgo el envío de un millar de jóvenes irlandesas y otro millar de chicos irlandeses para que poblasen la isla<sup>209</sup>. El 29 de agosto de 1656 el Comité de Plantaciones ordenó que se considerara la regulación de licencias para enviar

---

<sup>205</sup> *TSP*, IV: 633-634; *Cromwell's Letters*, II, CCVI: 475-477.

<sup>206</sup> *Cromwell's Letters*, II, CCIV: 470-471; *Penn's Memorials*, II: 586.

<sup>207</sup> CSPV 1655-1656, 30/138, Lorenzo Paulucci to Francesco Giustiniani, London, 3/9/1655.

<sup>208</sup> TNA SP 18/101/39, Council: Day's Proceedings, Whitehall, London, 9/10/1655; Clowes, 1898, vol. II, 212-213; Powell, 1972: 272; Capp, 1989, 95. Para la flota de Penn: *Clarke Papers*, III: 60.

<sup>209</sup> CSPC 1574-1660, Orders of the Council of State, directing commissioners of the Admiralty, Whitehall, 3/10/1655; *Penn's Memorials*, II, Appendix H: 583-589; Newton, 1933: 220.

municiones y otras provisiones necesarias (botas, caballos, víveres, armas, barcos, etc.) a Barbados, que se convertiría en el principal punto de redistribución de suministros estratégicos para las otras islas, incluida Jamaica<sup>210</sup>.

En cuanto al envío de colonos reclutados entre los seres díscolos de la sociedad, hubo voces que aconsejaron poblar las nuevas posesiones en las Indias Occidentales con personas modélicas que profesasen la fe reformada<sup>211</sup>. En la mente de Oliver Cromwell siempre estuvo presente la idea de que las comunidades inglesas en América del Norte participasen en la ejecución del *Western Design*. Un deseo que cobró intensidad tras el fracaso del ataque inicial, achacable al comportamiento pecaminoso de los ingleses. De entre los colonos anglosajones asentados en América, eran los habitantes de Nueva Inglaterra los verdaderos y genuinos buenos ingleses, a juicio de Cromwell—él mismo sopesó la posibilidad de emigrar allí con su familia para escapar de la Inglaterra carolina—<sup>212</sup>.

En línea con este convencimiento, el Protector envió a un comisionado de confianza, Daniel Gookin, a las colonias de Nueva Inglaterra con el fin de que recabase apoyos entre sus para que se embarcasen como pioneros a Jamaica, trabajasen su tierra y la defendiesen. La estima de Cromwell a los pobladores novoingleses era muy positiva, pero tales prejuicios pudieron crear en él un efecto ilusorio que lo llevó al convencimiento de que los habitantes de esa tierra estarían predispuestos a participar en la empresa jamaicana. Se lo comunicó a un hombre de confianza, John Leverett<sup>213</sup>, en una audiencia del 1 de diciembre de 1656, bien avanzada la guerra y reafirmado el objetivo de controlar Jamaica. Con relación a su interlocutor, escribió Leverett: «he manifests a very strong desire in him for some leading and considerable company of New-England men to go thither», en una implícita alusión a Jamaica<sup>214</sup>.

Para contrariedad de Cromwell y su agente Daniel Gookin, el proyecto jamaicano no concitó entusiasmo entre los habitantes de Nueva Inglaterra, quienes rehuyeron de implicarse en semejantes planes. Así se lo comunicaría Gookin en dos cartas, del 20 y 24 de junio de 1657,

---

<sup>210</sup> TNA CO 1/13/30-31, By the Committee for managing the affairs in America, Whitehall, 2/9/1656.

<sup>211</sup> Así lo aconsejó Kene (sic) Augier en un memorial elevado el 25 julio de 1657, temeroso del designio que albergaban los jesuitas de erigir un imperio comercial en las Indias Occidentales y Orientales, con el riesgo para la religión reformada. TNA CO 1/13/60-62, A Memorial of Kene Augier, containing some particular observations for the better clearing of the design of his proposal, 25/7/1657.

<sup>212</sup> Pestana, 2005: 10-11, 13-14.

<sup>213</sup> John Leverett (1616-1678/9) fue un connotado empresario, militar y administrador colonial inglés. Durante la Guerra Civil, sirvió en la caballería a las órdenes de Thomas Rainsborough. En materia de política religiosa en las colonias, se opuso al dogmatismo puritano de John Winthrop y abogó por una tímida tolerancia. A Leverett se lo designó en 1655 para servir como agente de la República en Massachusetts, lo que pudo beneficiar a esa colonia en sus tratos y negociaciones con el régimen de Cromwell, dada la mutua amistad cultivada por ambos. Entre 1654 y 1657 ejerció como gobernador militar de Acadia. Leverett, 1856. CSPC 1574-1660, Petition of Major Nehemiah Bourne to the Lord Protector, 22/1/1656.

<sup>214</sup> *Cromwell's Writings*, IV: 344-345.

a Thurloe, donde refirió los escasos progresos conseguidos debido a la falta de voluntad por parte de los habitantes de esas colonias. Para la mayoría de los habitantes de esa región, Jamaica solo era un destino desapacible y hostil, tristemente célebre por sus altos índices de mortandad y la presencia de guerrilleros españoles que aún resistían en sus montañas<sup>215</sup>. Esta renuencia, aunque garantizaría la neutralidad de esas colonias, las dejaría al margen de las dinámicas del teatro caribeño. En adelante, la metrópoli priorizaría su atención a sus colonias de plantación antillanas, en detrimento de Nueva Inglaterra<sup>216</sup>.

La elusión de todo compromiso por parte de los colonos novoingleses contrasta con la carga que recayó sobre las espaldas de los pobladores de las pequeñas islas del Caribe inglés, a quienes no se les ofreció otra alternativa que contribuir con el esfuerzo de guerra. Las exigencias impuestas por Cromwell a los moradores antillanos en cuanto al envío de suministros de armas, bastimentos y hombres no fueron bien recibidas por estos, y a los detractores de la expedición se los tildó de *malignant spirits*. Contra su voluntad, estas posesiones de ultramar — Barbados, San Cristóbal, Nieves, Montserrat y Anguila— participaron, como periferia, en las directrices que la metrópoli inglesa —el centro— dictaba. En particular, a los barbadenses no les agradaba lo más mínimo la presencia militar inglesa cerca de sus aguas, que percibían como cercenadora de sus libertades comerciales y preceptora de una moral con la que no comulgaban. Tan solo los colonos de Nieves respondieron favorablemente al llamamiento de Cromwell y se enrolaron en la expedición; los ánimos, empero, se desvanecerían tras el primer año de guerra, cuando la mayoría de ellos muriesen en La Española y Jamaica. A partir de 1656, la incertidumbre y falta de progresos que presentaría la campaña inglesa en el Caribe disuadiría a los pocos entusiastas que aún quedasen en aquellas islas; nadie quería sacrificarse en estéril un baño de sangre por mor de un delirio de Cromwell<sup>217</sup>.

Cuando expusimos la concepción y planteamiento del *Western Design*, incidimos en la pretensión que albergaba el soberano inglés de limitar sus operaciones *al otro lado de la línea* al tiempo que conservaba la paz con España en territorio europeo. Como la reacción defensiva española había dado al traste con este futurible, el *Lord Protector* de la República adoptó una postura abiertamente beligerante contra el monarca español y cuanto representaba España como gran baluarte del catolicismo. Así que recurrió a la retórica de la cruzada anticatólica con el fin de legitimar públicamente su beligerancia, la cual formalizó a través de una manifestación o declaración, el viernes 26 de octubre de 1655.

---

<sup>215</sup> *TSP*, V: 148; VI: 362.

<sup>216</sup> Pestana, 2004: 179-181.

<sup>217</sup> Taylor, 1969: 18, 21, 115-119; Pestana, 2004: 176, 178-179.

Más bien, se trataba de una especie de memorial de agravios sufridos a manos de los españoles desde los inicios del reinado de los Estuardo, con especial atención a las Indias. Encargó la composición del texto a Nathaniel Fiennes, sobrino de Thomas Temple y furibundo antiespañol. Una vez escrito, lo hizo imprimir a Henry Hills y John Field<sup>218</sup>. Originalmente, fue redactado y publicado en latín, con el título: *Scriptum Domini Protectoris Reipublicae Angliae, Scotiae, Hiberniae, &c. ex consensu atque sententia Concilii sui editum: in quo hujus Reipublicae causa contra Hispanos justa esse demonstratur*, cuya traducción al inglés, cortesía de A. Miller, tendría que esperar hasta el año 1738, cuando vio la luz con el título *A Manifesto of the Lord Protector of the Commonwealth of England, Scotland, and Ireland, published by consent and advice of this Council, wherein is shewn the reasonableness of the cause against the depredations of the Spaniards*<sup>219</sup>.

El manifiesto partía de una deslegitimación de las reivindicaciones monopolísticas de la Monarquía Hispánica sobre el continente americano, que se amparaba en la donación papal (la bula alejandrina), y los derechos de descubrimiento y de conquista. Como es lógico, Oliver Cromwell no le reconocía ninguna autoridad al obispo de Roma ni al rey español para decidir sobre la soberanía de las Indias. Hacerlo —sostenía— hubiese supuesto una afrenta a la confesión religiosa del pueblo inglés. Para replicar al derecho de conquista, en el memorial se recurría a la leyenda negra condenatoria con el propósito de señalar su naturaleza herética; Dios no podía sancionar las crueldades perpetradas por los conquistadores españoles contra los indios, seres humanos dotados de alma y nacidos libres, también parte de la Creación<sup>220</sup>. Para replicar al derecho de propiedad, sostenía que, por el simple hecho de haber llegados los primeros a ciertas zonas de las Indias, los españoles no tenían razones que justificasen reivindicación sobre su propiedad, pues para eso era imprescindible poblar y producir. Por mucho que la Corona de

---

<sup>218</sup> La referencia a Nathaniel Fiennes, en Alloza Aparicio, 2015: 151. Henry Scobell, Esq. (1610-1660): adepto al Parlamento durante la Guerra Civil, vio su carrera política despegar al albur del proceso revolucionario, sobre todo al finalizar la década de 1640; por una votación del 5 de enero de 1648-49 fue nombrado *Clerk of the House of Commons* y, a fuer del acta del 14 de mayo de 1649, *Clerk of the Parliament*, en sustitución de J. Browne. Desde 1655 desempeñó el cargo de *Clerk of the Council of State*, sucediendo a John Thurloe. Firth & Rait, 1911: xxxvii.

<sup>219</sup> *The Prose Works of John Milton, with and introductory review*, by Robert Fletcher, London, Westley & Davis, Stationers' Court, 1834: 823-829. La versión inglesa está disponible en: *The Prose Works of John Milton; a Life of the Author*, by Charles Symmons, London, Strahan & Preston, Printers' Street, 1806: 12-33. Tradicionalmente, se ha atribuido a John Milton la autoría de este manifiesto (Morales Padrón, 1952: 320), aunque dicha afirmación ha de tomarse con cautela ante la falta de evidencias probatorias que la confirmen, más allá de una suposición a partir de la reedición de 1971 que corrió a cargo de la Universidad de Yale. Alloza Aparicio, 2015: 151. Los ejemplares traducidos al español que hemos identificado se encuentran en: AHN Est lib. 872, Papel sobre que se funda Cromwell y los motivos que da para romper la guerra con España (es con el que hemos trabajado); BNE Mss. 2384, fols. 321r-330v; Mss. 5588, fols. 328r-339r. En 1655 fue publicada en Flandes una versión impresa y traducida del manifiesto. AGS Est leg. 2529, Carta de don Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Bruselas, 30/12/1655. Una reciente lectura e interpretación de este manifiesto puede encontrarse en Sanz Camañes, 2022: 138-139.

<sup>220</sup> AHN Est lib. 872, fols. 2r, 4r. Una leyenda negra que conoció un revulsivo en la Inglaterra los años treinta de la mano de *The Merchants Map of Commerce* (1638), de Lewes Roberts. Kupperman, 1995: 93.

España reclamase su exclusividad, apenas poseía medios para ejercer un control efectivo sobre la mayoría del territorio teóricamente bajo su soberanía<sup>221</sup>.

El manifiesto reprobaba el modelo imperial español, que los teóricos del imperialismo anglosajón desdeñaban y consideraban inferior; no solo les disgustaba que las autoridades de España reclamasen sus derechos sobre unos territorios en los que no ejercían un poblamiento efectivo, sino que encima no los hiciesen fructificar al máximo *por no saber trabajarla*. Por lo tanto, los ingleses asumían que su modelo de imperio, articulado en la colonización intensiva y el comercio, era superior al modelo español, sustentado en la extracción de riqueza mineral<sup>222</sup>. Lo que en la doctrina protestante implicaba una afrenta a Dios por no hacer fructificar los dones que habían sido otorgados. Como la riqueza se obtiene a partir de la correcta explotación de la tierra y los españoles habían dejado vastísimas extensiones sin cultivar ni producir, no eran merecedores de ella. Quien le conferiría forma a esta idea sería el filósofo John Locke en el quinto capítulo del segundo de los *Dos tratados sobre el gobierno civil* (1689).

Este argumento es esencial porque imbrica con los postulados de la ética protestante del trabajo, utilizados a conveniencia en los siglos XVIII y XIX para aplicarlos al discurso que los panegiristas del imperialismo inglés elaborarían en su particular visión del mundo, de la civilización y la barbarie<sup>223</sup>. Reprochaba a los españoles el haber empobrecido una región riquísima sin ni siquiera erigir en su lugar un imperio próspero, sino uno dominado por una élite corrupta y ociosa, vicios asociados a la barbarie, que contrastaba con el carácter industrioso del pueblo inglés, cuyo anhelo era la libertad de comercio y navegación en paz<sup>224</sup>. No es fruto de una feliz coincidencia que en enero de 1656 viese la luz una edición inglesa de la obra de Bartolomé de las Casas, bajo el título *The Tears of the Indians*, que insistía especialmente en las masacres de los pueblos amerindios a manos de los conquistadores y validaba la cifra de veinte millones de vidas segadas durante el proceso de la conquista<sup>225</sup>. Una muestra de reafirmación de las aspiraciones americanas que albergaba el ejecutivo de Cromwell<sup>226</sup>.

Se partía de una base que negaba toda posibilidad de un buen entendimiento con los españoles, con quienes solamente funciona el lenguaje de la guerra, en vez de la diplomacia; así lo disponían también los designios del Señor. De nuevo, y tan habitual en Oliver Cromwell,

---

<sup>221</sup> AHN Est lib. 872, fols. 9r, 22v-24v.

<sup>222</sup> Pestana, 2017: 139, 149, 151-152.

<sup>223</sup> Arneil, 1994: 591-609; Pagden, 1995: 66-73; Botella-Ordinas, 2010: 142-168.

<sup>224</sup> AHN Est lib. 872, fols. 2r, 5v-6r, 24v-25v. Un decálogo que contiene las acusaciones vertidas contra el imperialismo español, en TNA CO 1/14/135, Some Considerations relating to the English affairs in America in reasons to justify the first design into the West Indies.

<sup>225</sup> BL TTE 1586/1, *The Tears of the Indians*, 134pp., J.C. for Nath Brook, 9/1/1656.

<sup>226</sup> *A brief narration of the English rights to the northern parts of America*, [ca. 1656], en TSP, V: 81-83.

la trampa de la profecía autocumplida. Al cabo de un año, Cromwell reafirmaría su compromiso beligerante antiespañol por medio de una alocución pronunciada el miércoles 17 de septiembre de 1656 en la *Painted Chamber* de Westminster con motivo de la apertura del Parlamento, que en las compilaciones documentales inglesas se identifica como «Speech V»<sup>227</sup>. Este discurso, no solo despertó el interés de la historiografía anglosajona *whig*, sino que también influyó en el teórico jurídico alemán Carl Schmitt, quien se valió de él para ilustrar con un ejemplo su tesis de la relación amigo-enemigo: los puntos álgidos de la alta política se corresponden con esos fugaces instantes en los que se identifica con nitidez al enemigo. Cromwell —según Schmitt— presentaba la muestra más fuerte y obvia del discurrir ideológico, en tanto que identificó al enemigo guiándose por su instinto político<sup>228</sup>. España era identificada como el *enemigo natural*, con el que no era posible relacionarse en un marco ajeno al de la guerra. Esta distinción entre un *nosotros* —los ingleses— en oposición al *otro* —los españoles— ya había sido enunciada en el manifiesto de octubre de 1655 y era reiterada en septiembre de 1656; consigo encerraba un sentido de reafirmación nacional propia en oposición a la némesis española<sup>229</sup>.

En suma, en el intenso *impasse* de septiembre a octubre de 1655 lo que se gestó fue la redefinición de los planteamientos estratégicos principales de la contienda, como lógica consecuencia del fracaso del plan original. Fue entonces cuando se perfilaron los que serían los procedimientos operacionales vigentes hasta el final del conflicto, más realistas y más seguros, que dejaban a un lado veleidades expansionistas sobre la totalidad del Imperio Español en el hemisferio occidental. Los ejes sobre los que se articularía la nueva estrategia pasarían por: 1) consolidar la conquista de Jamaica; 2) anular las defensas navales españolas en el Caribe; y 3) bloquear el flujo de la plata a través de la Carrera de las Indias.

Se conservaban las líneas maestras del proyecto inicial, aunque simplificadas; se priorizaba el uso de los medios navales para combatir a los españoles mediante una estrategia de

---

<sup>227</sup> Una descripción de este acto en: *Burton's Diary*, I, cxlvi-cxlviii; Firth (ed.), 1909, vol. 1: 2-4. La transcripción íntegra del discurso, con leves variaciones, en: *Cromwell's Letters*, II, Speech V: 507-557; *Burton's Diary*, I, cxlviii-clxxix; glosado por Firth, 1909, I: 1-7. Comentarios sobre cómo este discurso imbrica con el republicanismo de Harrington, en Armitage, 1992: 548-549. Nótese que, coincidencias aparte, apenas dos días después, el 19 de septiembre, fue registrado oficialmente el texto titulado *The Commonwealth of Oceana*, de Harrington, con dedicatoria a Oliver Cromwell, que vería la luz en noviembre. Quizás una casualidad, pero indicativa de una línea de pensamiento republicano que contemporizaba con el proyecto *Western Design*. Armitage señala los paralelismos entre el discurso de Cromwell y el de *Lord Archon* en el libro de Harrington. *Ibid.*: 548-553. Para una interpretación reciente de este discurso, consúltese Sanz Camañes, 2022: 145-147.

<sup>228</sup> Schmitt, 2006 [1932]: 97-98. La teoría schmittiana de la dicotomía amigo-enemigo como el criterio esencial de la distinción política última, en *Ibid.*: 58-60, 62-65. El mismo secretario Thurloe, persona muy próxima a Oliver Cromwell, reconoció que en ese recurso retórico del *enemigo natural español* no encerraba más que un intento por cerrar filas y promover entre los ingleses un sentimiento de unidad alrededor del Protectorado y canalizar hacia el exterior el ánimo revolucionario toda presente en amplios sectores de la sociedad inglesa. Stradling, 1983: 183.

<sup>229</sup> *Cromwell's Letters*, Speech V: 511-513, 516, 518; *Burton's Diary*, I, cl-clii, cliii, clv.

*sea denial*; finalmente, estos cambios revelan una tácita reafirmación por parte de Cromwell en su beligerancia antiespañola. Si en su plan original había concebido una guerra limitada al espacio americano, en consonancia con la doctrina de la *línea de la amistad-enemistad*; a la altura de octubre de 1655 esta idea carecía de sentido en vista de la reacción española. Cromwell comprendió que había cruzado una línea de no retorno y solamente le quedaba la huida adelante, lo que obligaba a la ruptura formal con España, como así haría público al pueblo inglés.

El ataque inglés sobre Santo Domingo coincidió con unos momentos críticos en las negociaciones de Cárdenas y del recién llegado marqués de Ledesma, en calidad de embajador extraordinario, con el gobierno de Cromwell, a quien se le propuso de nuevo una alianza y la entrega de Calais. En las audiencias de los días 18 y 21 de mayo celebradas en el Banqueting House trataron de convencer al *Lord Protector* de que el cardenal Mazarino no era de fiar<sup>230</sup>. Intentaron dinamitar las negociaciones entre Cromwell y Mazarino aireando la masacre de 3.000-4.000 hugonotes del Piamonte, súbditos del duque de Saboya, perpetrada por las tropas francesas<sup>231</sup>. Unos tejemanejes diplomáticos que coincidieron con la creciente circulación de noticias y rumores en torno a las hostilidades de Inglaterra en ultramar y la partida del puerto de Falmouth de una flota compuesta por 35 naves, cuyo destino parecía ser Nueva España<sup>232</sup>, lo que ya puso en alerta a los agentes españoles en Londres.

No sería hasta julio, una vez el marqués de Ledesma hubiese dejado Londres, cuando Cárdenas tuviese pleno y constatado conocimiento del fallido ataque inglés contra Santo Domingo. Por fin, todas sus dudas al respecto se vieron despejadas, probada empíricamente la veracidad de los rumores que le habían llegado a lo largo de su último año sirviendo a su señor en la capital inglesa<sup>233</sup>. El embajador, que siempre había comedido su tono, no escatimó en la negativa semblanza que le merecía el dirigente inglés, al que pasó a considerar el mayor enemigo de la Corona de España, de quien recalcó sus maneras cínicas de la siguiente forma: «...cubriendo su mal ánimo con apariencias especiosas y una hipocresía incomparable, de que ha usado continuamente, así para encaminar la ruina del rey Carlos y quitarle la cabeza como para ponerse él la corona en la suya»<sup>234</sup>. Las noticias de las hostilidades inglesas en las Indias pusieron de relieve las verdaderas intenciones del *Lord Protector* y sus generales de la marina.

---

<sup>230</sup> *Clarke Papers*, III: 36-39.

<sup>231</sup> AHN Est lib. 723, Cartas de don Alonso de Cárdenas, Londres, 24/5 y 3/6/1655; CSPV 1655-1656, 30/125, 136, Lorenzo Paulucci to Francesco Giustinian, London, 15, 29/8/1655; *TSP*, III: 564.

<sup>232</sup> AGI Charcas leg. 3, Noticias de enemigos ingleses, s.l., s.f. [ca. 1655].

<sup>233</sup> Los agentes de la inteligencia veneciana percibieron el poso de amargor que estas noticias dejaron en Alonso de Cárdenas. CSPV 1655-1656, 30/138, Lorenzo Paulucci to Francesco Giustiniani, London, 3/9/1655.

<sup>234</sup> AGS Est leg. 2529, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 19/7/1655.

Ahora, al concluir el verano de 1655, se esclarecía la razón de esos intimidatorios movimientos de los que dieron aviso reiteradamente las autoridades gaditanas en el otoño del año anterior. También para el Consejo de Estado encajaban las piezas del rompecabezas. Los informes remitidos por Cárdenas durante el mes de agosto vinieron a confirmar los peores temores entre los consejeros reales, a quienes les ocasionaron una honda conmoción las noticias de la agresión inglesa y la pérdida de Jamaica<sup>235</sup>. El ataque no había podido tener lugar en instantes más apurados para las armas católicas, que comenzaban a recular en el frente de Flandes ante las renovadas fuerzas militares de Mazarino<sup>236</sup>. Es digno de notarse que la victoria española en Santo Domingo no conjurara el pesimismo imperante. Acaso porque los consejeros evaluaron las consecuencias que podía esperarse de la guerra para el equilibrio de fuerzas, el crédito de la Corona y las conexiones por mar entre los dispersos dominios del Rey Católico<sup>237</sup>.

En septiembre se reunió sucesivamente el Consejo de Estado para dirimir al respecto. De entrada, la embajada española en Londres había perdido su razón de ser debido a la situación de guerra no declarada. Así que se darían por rotas las negociaciones y se retiraría a Cárdenas, a quien se le requeriría su traslado a Flandes, donde recién había sido nombrado nuevo gobernador don Juan José de Austria, tras la dimisión del archiduque Leopoldo. De modo que, Cárdenas pasaría a formar parte del nuevo equipo de gobierno formado por el propio don Juan José, que incluía a Charles d'Hovynne y Luis Carrillo y Toledo, marqués de Caracena<sup>238</sup>. Estos reajustes coincidieron con la aplicación de represalias comerciales contra británicos, en un ejemplo de guerra económica que Ángel Alloza Aparicio denominó *represalia de Cromwell*<sup>239</sup>.

Esta guerra comercial dio inicio en un real despacho del 2 de septiembre, en virtud del cual se expidieron las primeras órdenes para proceder a la confiscación de las haciendas y navíos de pabellón inglés surtos en los puertos españoles<sup>240</sup>. La inteligencia inglesa, a través de sus agentes en París, informó a Londres de los primeros prendimientos de mercaderías inglesas en los puertos españoles: «They write from Bayonne, that the Spaniards have seized in all their ports all the merchandises, which they have found there to belong to the English»<sup>241</sup>. Un mes

---

<sup>235</sup> AGS Est leg. 2529, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 19/8/1655; Carta de don Alonso de Cárdenas al rey Felipe IV dando cuenta de las acciones de Penn contra Santo Domingo y Jamaica, Londres, 21/8/1655.

<sup>236</sup> En el verano de 1655, Esteban de Gamarra, desde La Haya, mantenía informado a Cárdenas del curso adverso que había adquirido la campaña de Flandes ese año. Valladares Ramírez, 1998: 155-156.

<sup>237</sup> AGS Est leg. 2529, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 2/9/1655.

<sup>238</sup> Valladares Ramírez, 1998: 156-157; Trápaga Monchet, 2018: 406-409.

<sup>239</sup> Alloza Aparicio, 2000: 83-112; 2005: 264-271; 2008: 1.660-1.666; 2015: 187-197. Otros autores que se han referido a esta represalia: Domínguez Ortiz, 1963: 71-110; Valladares Ramírez, 1998: 145; Fernández Nadal, 2017: 333; Sanz Camañes, 2022: 128-129.

<sup>240</sup> BL Eg MS 2083, Copia de R.C. de Su Majestad para que los bienes de la represalia de ingleses se apliquen a los reales gastos secretos, Madrid, 12/2/1660, fol. 137v; Fernández Duro, 1899: 22.

<sup>241</sup> A letter of intelligence, Paris, 25/9/1655, *TSP*, IV: 423.

después, desde Madrid, el comerciante Benjamin Wright avisaba a su hermano Nathaniel de los embargos que estaban efectuando las autoridades españolas<sup>242</sup>. Para hacerse una idea de la dimensión de las represalias, considérese que por entonces la ruta Bilbao-Londres la transitaban unos 52 navíos ingleses en promedio cada año, desde 1648. Y no menos intenso era el trasiego con otros puertos comerciales, como Bristol, Falmouth, Plymouth y Greenock, en Gran Bretaña, o Limerick, Galway, Cork y Dublín, en Irlanda<sup>243</sup>.

Oficialmente, estas represalias no se aprobarían hasta la real pragmática del 8 de abril de 1656, en virtud de la cual se prohibía todo trato comercial con los territorios de la República: Inglaterra, Escocia, Irlanda y dominios asociados<sup>244</sup>. La pragmática no solo vedaba la importación de mercancías inglesas, sino que también prohibía su uso y circulación dentro de los dominios del monarca español; quienes estuviesen en posesión de ellos tendrían un plazo de 15 días tras su publicación para registrarlos ante la justicia ordinaria de la localidad en que residiesen. Si en seis meses no eran consumidos, tales bienes se declararían por perdidos<sup>245</sup>. La represalia iba acompañada de la expulsión de los súbditos británicos en los territorios de la Monarquía Hispánica, de los que deberían largarse en el plazo de un mes. A través de un real decreto del 21 de abril de 1656, se autorizaba a los británicos católicos a permanecer en los dominios de Felipe IV siempre y cuando se mantuviesen a 30 leguas de la costa<sup>246</sup>.

Un año después, en 1657, las restricciones se aplicarían al comercio de los textiles ingleses; a tenderos y mercaderes se los inhabilitaría para exhibir artículos de manufactura inglesa, so pena de multas de 20.000 a 40.000 mrs. en caso de incumplimiento. Sí se aceptaría su envío a las Indias, aunque con la condición de registro previo en la justicia ordinaria<sup>247</sup>. Las noticias de las represalias contra la hacienda de los ingleses no tardaron en circular por Londres, mientras Cárdenas se preparaba para abandonar esa ciudad en cuanto se lo ordenase su señor o se lo pidiesen las autoridades inglesas<sup>248</sup>. Mientras, las quejas de los empresarios ingleses que veían cómo sus propiedades eran embargadas por los oficiales del rey español no hacían sino

---

<sup>242</sup> Mr. Benjamin Wright to his brother Nathaniel, Madrid, 9/10/1655, *TSP*, IV: 537.

<sup>243</sup> Alloza Aparicio, 2015: 135.

<sup>244</sup> Abreu y Bertodano, (ed.): 1740-1752, Felipe IV, VI: 298-304.

<sup>245</sup> Los dueños de dichos bienes se obligarían a no venderlos ni disponer de ellos sin la licencia oportuna de un juez competente, so pena de fuertes multas. Carrasco González, 1997b: 24; Alloza Aparicio, 2000: 91-92.

<sup>246</sup> AHN Consejos lib. 2837, «Sobre lo ocurrido con irlandeses, ingleses y holandeses», *Inventario de reales decretos y consultas hechas a SM por el Consejo*, Madrid, 21/4/1656; Est lib. 872, Copia de carta del general Robert Blake y del vicealmirante Edward Montagu para el duque de Medinaceli, *Naseby*, 16/5/1656.

<sup>247</sup> Alloza Aparicio, 2000: 92-93. A los dueños de las mercaderías inglesas que quedaron en Cádiz pendientes de ser embarcadas a las Indias, a causa del retraso de las flotas, el gobernador de la ciudad les otorgó una moratoria el día 4 de noviembre de 1656 para que las consumiesen. AGI Co leg. 475, Prohibición de comercio de ingleses e irlandeses, con testimonio de las diligencias hechas por el gobernador de Cádiz sobre la ropa inglesa.

<sup>248</sup> CSPV 1655-1656, 30/161, Giovanni Sagredo to the Doge and Senate, London, 8/10/1655.

sucederse; en Málaga, uno de los puertos de más relevancia para la comunidad mercantil anglosajona, se procedió a la detención de patrones de embarcaciones ingleses de la marina mercante. Hubo británicos casados con españolas que para eludir las confiscaciones adujeron que estos pertenecían a la dote de su mujer<sup>249</sup>.

No sería hasta diciembre de 1655 cuando comenzase la tasación de las confiscaciones en el litoral gaditano<sup>250</sup>. Para enero de 1656, según informó el oidor Miguel de Salinas Viñuela, de la Audiencia de Canarias, la represalia contra ingleses ya había sido efectuada<sup>251</sup>. Los datos disponibles para Málaga indican que el valor de la represalia hizo un parco importe de 152.768 reales hasta la fecha<sup>252</sup>. Como es de suponer, el valor recaudado a partir de los bienes embargados presentó una desigual distribución geográfica. Por las aportaciones de Ángel Alloza Aparicio sabemos que las confiscaciones reportaron sus valores más elevados en las plazas litorales de Andalucía y Levante (2.500.000 y 1.500.000 reales en Sanlúcar y Cádiz, respectivamente, y 800.000 reales en Málaga y Valencia), en la Península Ibérica, y en las Canarias (779.412 reales de vellón y 80.000 reales en moneda de plata). Se corresponde con aquellas plazas donde las inversiones inglesas eran mayores antes de la guerra. Fuera de los dominios castellanos, el embargo en el Reino de Nápoles rindió 210.184 ducados, una de las mayores cantidades<sup>253</sup>.

Entretanto, se le entregaron nuevas instrucciones a Alonso de Cárdenas para que le transmitiese a Cromwell su intención de abandonar Inglaterra y cesar las conversaciones ya que en las condiciones presentes carecía de sentido. Si el dirigente inglés estaba dispuesto a recibirlo en audiencia para demandar explicaciones, se le pedía a Cárdenas que enumerase los agravios

---

<sup>249</sup> TNA SP 18/115/52, Vice-Admiral Lawson to the Admiralty Committee, The Downs, 4/10/1655; *Clarke Papers*, III: 52-53; Fernández Suárez, 1979: 71.

<sup>250</sup> En el Reino de Sevilla la aplicación de las reales órdenes recayó principalmente en el duque de Medinaceli, quien envió despachos a los gobernadores de Jerez y Ayamonte para que actuasen acorde a las instrucciones recibidas. El conde de Hernán Núñez hizo lo propio en Sanlúcar, don Gil de los Arcos en Gibraltar y el conde de Villaumbrosa en Sevilla. El conde de Molina, gobernador de Cádiz, no esperaba que los embargos reportasen grandes frutos, pues en la ciudad solo quedaban los británicos católicos —la mayoría eran irlandeses pobres— que habían escapado de la represión religiosa en las islas, recabando en los dominios españoles un amparo espiritual, y a quienes el gobernador exoneró de la represalia por compasión. AGS Est leg. 2981, Carta del duque de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 12/9/1655; leg. 2981, Carta del conde de Molina a don Fernando Ruiz de Contreras, Cádiz, 12/9/1655. En Cádiz solo se consiguieron copias de tres obligaciones cuyos acreedores eran de origen británico: Abraham Lee, por 11.736 rs. de plata, Ricardo Duque, 110 ducados de vellón, y Juan Wilmotte, 11.000 reales de plata. Carrasco González, 1997b: 24.

<sup>251</sup> AGS GYM leg. 3378, Consulta del Consejo de Guerra, con informe de Miguel de Salinas, Madrid, 24/1/1656.

<sup>252</sup> AGS Est leg. 2981, El corregidor de Málaga, Diego Fernández de Córdoba, al rey Felipe, Málaga, 21/9/1655; Informe de Francisco Solano, Málaga, 4/1/1656.

<sup>253</sup> Los valores recaudados, por territorio, en Alloza Aparicio, 2000: 96-108; 2008: 1.662-1.678. Alloza Aparicio advierte que estas cifras han de tomarse con cautela, sobre todo en emporios comerciales como el de Cádiz, partiendo del hecho de que muchos ingleses ni siquiera registraban sus empresas comerciales. Fuera de los dominios de Castilla, el embargo de los bienes en Nápoles generó 21.184 ducados. BL Eg MS 2083, Real cédula para que el producto de los embargos en Nápoles se ingrese en la caja militar, según una consulta de la Junta de Represalias del 19 de agosto de 1660. Madrid 19/10/1661, fols. 139v-140r. Este documento también aparece referido en Valladares Ramírez, 1998: 146.

e injusticias sufridos a causa de la actitud, las demoras en atender las propuestas españolas para una alianza y el desprecio con el que estas habían sido ignoradas por la parte inglesa. El ataque contra las Indias era la última ofensa que jalonaba un camino de dificultades y crispaciones: «haber sido tan contra justicia y razón lo que ejecutó su armada en las Indias...». Solo se replantearía la reanudación de las negociaciones de paz si Cromwell se disculpaba por escrito formalmente y se avenía a reparaciones por todos los daños ocasionados<sup>254</sup>.

Asimismo, se buscaría el debilitamiento interno del régimen de Oliver Cromwell a través de la instigación a la rebelión armada y la asistencia a cuantos grupos opositores estuviesen en disposición para ello, así en las Islas Británicas como en el exilio, lo que pasaba por la reasunción de los contactos con el partido estuardiano para concertar un frente común contra Cromwell. En lo que respecta a la defensa naval y la salvaguarda de las flotas de Indias, se prevendría a las principales plazas marítimas de la costa peninsular para que transfiriesen refuerzos a Cádiz, requiriéndosele al duque de Medinaceli y al barón de Watteville que reuniesen todas las fuerzas navales, hombres y armas que pudiesen<sup>255</sup>.

Por su parte, el dirigente inglés estaba dispuesto a subir su apuesta en el mar, sabiéndose superior en fuerzas a los españoles. Se marcó un nuevo objetivo de vital importancia: el control del Estrecho de Gibraltar, pues había que prevenir a los capitanes de la marina mercante en las aguas mediterráneas que, por haberles pillado en alta mar, aún no habían tenido conocimiento de la represalia decretada por el rey español. Había que prevenirlos para que no fondeasen en ningún puerto bajo de la jurisdicción de Felipe IV. Además, se necesitaba el control del Estrecho si se quería llevar a cabo un bloqueo naval del puerto de Cádiz. De ahí que las autoridades políticas inglesas apostasen por reforzar su alianza con Portugal, pues este país proporcionaría las bases navales próximas al Golfo de Cádiz desde las cuales dotar de cobertura logística a la escuadra de Blake<sup>256</sup>.

Mientras, el embajador Cárdenas, tras recibir las instrucciones del rey Felipe IV y saber del peligro que corría en la capital británica, el 18 de octubre empacó para irse de Inglaterra, para gran revuelo de los mercaderes que se reunían en la lonja de la *City*, muchos de ellos con negocios en España. Cárdenas abandonó Londres el 25 de octubre y llegó a Dover el 9 del mes siguiente, donde el 11 se embarcó en una fragata que el mismo Cromwell había puesto a su

---

<sup>254</sup> AGS Est leg. 2529, Instrucción que se ha de enviar a don Alonso de Cárdenas sobre su salida de Londres, s.l., [Madrid], s.f. [septiembre de 1655].

<sup>255</sup> AGS Est leg. 2529, Consultas del Consejo de Estado, Madrid, 2 y 5/9/1655; Instrucción que se ha de enviar a don Alonso de Cárdenas sobre su salida de Londres, [Madrid, septiembre de 1655].

<sup>256</sup> CSPV 1655-1656, 30/161, Giovanni Sagredo to the Doge and Senate, London, 8/10/1655; Valladares Ramírez, 1998: 123; Malcolm, 2019: 275.

disposición para cruzar el Canal; el 13 de ese mes llegó al puerto de Dunkerque. A su marcha, Cárdenas dejaba a varios confidentes y personas afines en la capital británica<sup>257</sup>. Todo ello en medio de una frenética actividad en los astilleros ingleses, donde constantemente recalaban navíos de guerra; y es que recién se había publicado una orden para armar 70 navíos y reunir pertrechos y víveres para 30.000 efectivos entre marinería e infantería embarcada para un año<sup>258</sup>. Para financiar estos aprestos Cromwell tuvo que redoblar la presión tributaria esperando conseguir un ingreso mensual de 480.000 escudos<sup>259</sup>.

La repercusión internacional del *Western Design* fue discreta, al menos en su efecto inmediato. Después del trance que significó la Guerra de los Treinta Años y sus contiendas anexas, los principales poderes europeos estaban demasiado absortos en sus propios requerimientos defensivos como para volver sus miradas a las ensoñaciones de un paria como Oliver Cromwell en relación con las Indias Occidentales. Jamaica simplemente era una pequeña y remota isla; que los ingleses la hubiesen tomado no cambiaba en nada el libreto ordinario de las relaciones internacionales *más allá de la línea*, donde la tensión bélica de baja intensidad se asumía como la norma. Si Oliver Cromwell realmente albergó la esperanza de abanderar una entente protestante contra el catolicismo, confiando en que se le uniesen suecos, daneses y neerlandeses, erró de lleno; ninguno de estos países se comprometería en una guerra por un frente tan remoto del que no se podía esperar ningún beneficio. Había preocupaciones más perentorias en el Viejo Mundo. En primer lugar, por las rivalidades internas que mediaban entre ellos mismos, y particularmente entre suecos y daneses; en segundo lugar, porque en 1655 los ejércitos suecos cruzaron el Noto desde Pomerania e irrumpieron en Polonia, dando inicio así al *Diluvio*. Esta contienda se cobraría millones de víctimas en Europa Oriental en los siguientes cinco años, resultaría en la devastación del granero del continente —Polonia-Lituania y Ucrania— y en la dislocación de las importaciones de trigo y pertrechos navales.

Los suecos, daneses y neerlandeses, principales poderes protestantes de la Europa septentrional, estaban demasiado involucrados en la conflagración polaca como para acoger la nada atractiva invitación de embarcarse en una aventura, tan incierta como infructuosa, en un escenario —el Caribe— del que ningún beneficio rentable podrían esperar<sup>260</sup>. Lo más que Cromwell

---

<sup>257</sup> Sanz Camañes, 2022: 139.

<sup>258</sup> AGS Est leg. 2529, Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 18 y 25/10/1655; Dover, 9/11/1655.

<sup>259</sup> AGS Est leg. 2529, Carta de don Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Bruselas, 24/11/1655.

<sup>260</sup> Cromwell insinuó la idea de la gran alianza protestante en su manifiesto antiespañol de octubre de 1655, pero no se concretó en nada. AHN Est lib. 872, fol. 5r. Sus esfuerzos se encaminaron principalmente a recabar el apoyo de Suecia, pero sin éxito. AGS Est leg. 2529, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Bruselas, 2/2/1656.

pudo arrancarle a la Suecia de Gustavo Adolfo fue una confirmación del tratado de alianza del 11 de abril de 1654, que en nada comprometía al rey sueco a inmiscuirse en la contienda con España, aunque se avenía a no suministrarle pertrechos navales a los españoles<sup>261</sup>. En cuanto a las Provincias Unidas, las relaciones seguían tirantes a causa de la divergencia de pareceres en materia de comercio, lo que suponía un escollo. Los Estados Generales tampoco se tomaron en serio la propuesta de reparto mundial que presentó Cromwell si ambas potencias se aliaban: las Indias Occidentales, salvo Brasil, para Inglaterra; las Indias Orientales para las Provincias Unidas. Pero los neerlandeses no prestaron atención a estas divagaciones<sup>262</sup>.

De manera que, paradójicamente, el soberano inglés que tanto había aludido a la entente protestante tuvo que conformarse con recabar el apoyo externo de dos potencias católicas, a las que por razones estratégicas les convenía la alianza con Inglaterra: Portugal y Francia. El caso portugués es sencillo, ya que entonces el país libraba una guerra con la Monarquía de Felipe IV en aras de su soberanía, por lo que toda ayuda del exterior era bien recibida. Las negociaciones con Francia, en cambio, discurrieron por derroteros tortuosos e inseguros, pues hasta 1655 esta potencia había mantenido con la Inglaterra revolucionaria una situación de guerra subsidiaria (o como se denomina más comúnmente, en inglés, *proxy war*) no declarada, por medio de corsarios y rebeldes monárquicos ingleses, que protagonizaron continuados incidentes, sobre todo en las aguas del Canal de La Mancha, la fachada atlántica y el Mediterráneo. Entre 1653 y 1655 fueron constantes los incidentes navales entre unidades de la marina militar inglesa y los navíos corsarios y mercantes franceses, en concreto en las inmediaciones de Saint-Malo, lo que estuvo a punto de conducir a una guerra abierta entre Francia e Inglaterra<sup>263</sup>.

Mazarino comprendió que ganaría mucho más si forjaba un frente común antiespañol con la Inglaterra de Cromwell, aunque para ello tuviese que desvincularse de la facción estuardiana en el exilio e interrumpir su apoyo a los escoceses, un precio asumible. Estaba incluso dispuesto a un subsidio de 1.500.000 florines si con ello lograba comprar la voluntad del *Lord*

---

<sup>261</sup> Las cláusulas de la revalidación de la alianza anglo-sueca del 15-17 de julio de 1656, en *Treaties*: 98-101. Si los suecos alguna vez albergaron la idea de unirse a la contienda del *Western Design*, quedó completamente descartada tras la derrota inicial inglesa frente a los muros de Santo Domingo. El embajador sueco admiraba el sentido de la responsabilidad personal que demostró Cromwell, consciente como era de su culpabilidad por haber conducido su país —Inglaterra— a una guerra que ahora se antojaba incierta. Pero eso no bastaba como para animarse a participar en semejantes veleidades imperialistas. CSPV 1655-1656, 30/148, Lorenzo Paulucci, Venetian Secretary in England, to Francesco Giustinian, the ambassador in France, London, 17/9/1655; 30/151, Giovanni Sagredo, Venetian ambassador in England, to the Doge and Senate, 28/9/1655; Armitage, 1992: 540-541.

<sup>262</sup> Newton, 1933: 210; Prestwich, 1950: 105-106.

<sup>263</sup> TNA SP 46/101/25, Petition of William Paulmyer of Saint Malo, ca. 1654; SP 46/101/31, Order by Lord Lisle and Colonel Sydenham, of the Committee for Saint Malo ships to the Admiralty Judges, 6/2/1654; 46/101/32, Report by William Clerk, John Godolphin and C. G. Cock, to the Committee for Saint Malo ships, 3/3/1654; *TSP*, II: 49-50, 246, 259, 299, 302, 356, 515. Al respecto de esta guerra subsidiaria que tuvo lugar entre Francia y la Inglaterra revolucionaria desde 1650 hasta los primeros meses de 1655, véase Capp, 1989: 75.

*Protector*, a quien envió en 1654 a sus agentes para exponerle las grandes ventajas de una liga antiespañola en la que se contemplasen ataques simultáneos contra el Caribe y Flandes<sup>264</sup>. Durante los meses de primavera de 1654, el cardenal Mazarino tanteó por medio de sus agentes de inteligencia Bordeaux y De Baas la oportunidad de un acercamiento con Inglaterra que se materializase en una alianza militar. Para una Francia agotada después de años de lucha con España y tumultos internos, la alianza con una Inglaterra que en 1654 parecía imbatible se presentaba como un imperativo<sup>265</sup>.

Una vez más, la intención de estos movimientos no era otra que estrechar el cerco sobre España, atrapándola en una pinza entre Flandes y el Atlántico, lo que asfixiaría sus comunicaciones marítimas entre los distantes territorios bajo la férula de los Habsburgo de Madrid, pero más particularmente la obstrucción del flujo de plata americana, de lo que cabía esperar el agotamiento de las capacidades financieras de Felipe IV. La diplomacia francesa confiaba en la marina militar inglesa para efectuar dicho cometido, y estaba dispuesta a facilitar la información sensible —cortesía del barón de Baas— a los ingleses para que supiesen con precisión cuáles eran las fechas habituales de arribo de las flotas de la plata a Cádiz, lo que ayudaría a los ingleses a calcular los tiempos del bloqueo<sup>266</sup>.

Como muestra de buena voluntad y de *sincero interés* en zanjar las diferencias, en mayo de 1654 Mazarino instó a De Baas para que le garantizase a Cromwell la voluntad francesa de brindarle asistencia económica y militar en caso de unir fuerzas contra España: «...par forme d'assistance pour le bien de la cause commune [...] en cas que S. A. unist ses forces avec nous pour leur faire la guerre, ont resolu de luy accorder tout ce qu'il leur demandera, quelque excez qu'il y puisse avoir, pour l'engager dans leurs interests». La ayuda incluía la participación de una armada de 10-12 bajeles que se uniría a la escuadra inglesa para una hipotética empresa de ultramar contra los españoles<sup>267</sup>. La diplomacia francesa confiaba que la alianza con Inglaterra significase, entre otras ventajas, un alivio para la navegación civil por las frecuentadas rutas del Canal de la Mancha y del Cantábrico, donde los mercantes y pesqueros franceses eran un blanco para las unidades navales inglesas; en el ámbito doméstico, la alianza con Inglaterra implicaría el cese de la asistencia de este país a los rescoldos de resistencia hugonote.

A pesar de los informes que manejaba el embajador Alonso de Cárdenas a comienzos de 1655, en los que se aseguraba la predisposición de Cromwell a una alianza con el cardenal

---

<sup>264</sup> Rumeu de Armas, 1947-1950, Tomo III: 140-141; Castilla Soto, 1989: 114.

<sup>265</sup> *DIHF Mazarin*, 6/98/131-139.

<sup>266</sup> *DIHF Mazarin*, 6/112/159-160; 6/116/163-165; *TSP*, II: 297-298.

<sup>267</sup> *DIHF Mazarin*, 6/121/171-173; las comillas se corresponden con *Ibid.*, 6/116/163-164.

Mazarino, todavía no prosperó<sup>268</sup>. Si el líder inglés quería circunscribir su guerra a las Indias, al amparo de la doctrina *no peace beyond the line*, tenía sentido no quisiera comprometerse con Francia, pues eso lo arrastraría a la confrontación armada con España en suelo europeo, algo que quería evitar. Lo que escapó a los cálculos de Cromwell fueron dos hechos: 1) la derrota de su ejército en Santo Domingo; 2) la respuesta española por medio de la represalia comercial y embargo de las propiedades de ingleses. Lo que se había previsto como una rápida campaña en ultramar empezaba a adquirir rasgos de una costosa y prolongada contienda en ambas orillas del Atlántico. Por consiguiente, el Consejo del Protector, en otoño de 1655 empezó a tantear con seriedad la alianza con Mazarino para emprender acciones conjuntas contra España, entre las cuales figuraba una operación anfibia contra La Coruña<sup>269</sup>.

Es decir, lo que indujo a Cromwell a replantear su parecer respecto de la alianza francesa no fue sino la percatación de las contradicciones y fallos que adolecía su plan inicial. Si en el ablandamiento del ánimo de Cromwell actuó la derrota ante Santo Domingo, en el de Mazarino y el conjunto de la diplomacia francesa lo harían, al cabo de un año, las noticias procedentes de Valenciennes, donde el 16 de julio de 1656 el ejército de don Juan José de Austria obtuvo una gran victoria, auténtico canto de cisne de los tercios españoles<sup>270</sup>. Fue un triunfo contra todo pronóstico, dada la escasez de pertrechos que minaba al ejército de Juan José y del príncipe de Condé, superado en número por las fuerzas de Turenne<sup>271</sup>. Días después, el 18 de agosto, la resistencia francesa era vencida en la villa de Condé, que capituló ante armas españolas, lo que ocasionó un hondo impacto en París, donde Mazarino y sus consejeros observaban el incierto horizonte que se les abría. Los reveses militares sufridos por Inglaterra y Francia en el período de 1655-1656 frente a una España a la que habían minusvalorado afectaron a la moral de sus dirigentes y precipitaron la entente anglo-francesa, que ya paría de un borrador del 3 de noviembre de 1655, pero que no se confirmaría hasta el 9 de mayo de 1657<sup>272</sup>.

---

<sup>268</sup> AGS Est leg. 2529, Carta de Alonso de Cárdenas, Londres, 5/2/1655 ; Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 7/5/1655; donde se vio una misiva de Cárdenas con fecha de Londres, 29/3/1655 . Según el criterio del historiador J. M. Inchaustegui Cabral, el acuerdo de alianza no se cerró a comienzos de 1655 porque Cromwell no quería estar en deuda con París ni compartir su triunfo militar, pues la victoria debía ser exclusivamente inglesa. Inchaustegui Cabral, 1958: 242. Sin embargo, no sabemos en qué se basó para sustentar tal afirmación.

<sup>269</sup> AGS Est leg. 2529, Carta de don Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Bruselas, 30/12/1655.

<sup>270</sup> Noticias de las victorias militares españolas sobre los franceses en el frente flamenco durante la campaña de 1656 pueden encontrarse en: BL Add MS 14007, Relación de las campañas de los años de 1656, [1]657 y [1]658 en los Estados de Flandes, gobernándolos el señor don Juan de Austria, fols. 200r-203v; BNE Mss. 2384, fols. 395r-396v; 2385, fols. 198r-203r.

<sup>271</sup> AGS Est leg. 2088, Cartas de Juan José de Austria a SM, Valenciennes, 2/7/1656, 31/7/1656 y 9/8/1656; vistas en consultas del Consejo de Estado, Madrid, 20/8/1656 y 9/9/1656. Una referencia bibliográfica sobre la batalla de Valenciennes en Hennaut, 1889 [BNF Gallica].

<sup>272</sup> AHN Est exp. 2813/2, Copia impresa de la paz entre Francia, Inglaterra, Escocia e Irlanda, Westminster, 3/11/1655; incluye la memoria presentada a Oliver Cromwell por el marqués de Ledesma y Alonso de Cárdenas sobre la adhesión a ese tratado de paz. *Treaties*: 81-93; Abreu y Bertodano (ed.), 1740-1752, Felipe IV, VI: 321-331;

En virtud de dicho tratado se comprometían a no acordar por separado paz con los españoles, sino a mantenerse firmemente unidos hasta la claudicación del Rey Católico. De igual modo, en caso de que una de las partes firmantes rompiese hostilidades con un tercer país, la otra parte habría de procurarle asistencia económica y militar. Tácitamente, con ese *tercer país* en cuestión se refería a las Provincias Unidas, en vista de la rampante tensión militar entre París y La Haya; de estallar el conflicto, le correspondería a Inglaterra socorrer con una escuadra de 36 a 40 bajeles, que desplegaría frente al litoral de los Países Bajos para interceptar cualquier nave neerlandesa en nombre del rey de Francia. Aparte, el gobierno inglés se comprometería a enviar 12.000 efectivos para combatir a los españoles en el frente de Flandes, contra los tercios de don Juan José de Austria. El objetivo sería la conquista de las plazas costeras de Gravelinas, Dunkerque, Nieuwpoort y Ostende, cuya propiedad le sería otorgada al *Lord Protector*, mientras que el monarca francés retendría las restantes villas y puertos de Flandes que se conquistasen a los españoles. Inglaterra, asimismo, auxiliaría a Francia en Cataluña y otras plazas de la orilla mediterránea en poder del monarca español. El tratado dejaba abierta la puerta para que se agregase a él cualquier otro príncipe que quisiera entrar en guerra con España<sup>273</sup>.

Para Cromwell no supuso ningún problema compatibilizar esta alianza con un cardenal católico y al mismo tiempo dar alas a su agresiva retórica anticatólica, arrogándose el papel de campeón del protestantismo. El tratado secreto de alianza con los franceses que se ajustaba por mediación del príncipe de Condé contemplaba una asistencia de 1.500.000 florines y 20.000 hombres para Inglaterra, lo que le sería muy útil a Cromwell en los momentos de apuros financieros por los que pasaba<sup>274</sup>. En su discurso del 17 de septiembre de 1656 Cromwell justificó este acercamiento a Francia aduciendo que se trataba del único poder católico que no se plegaba a los intereses de Roma, sino que obraba honestamente con otras naciones. Como es lógico, el dirigente inglés necesitaba hacer malabares si quería que su alianza con los franceses encajase en su discurso legitimador contra España como enemiga natural y guardiana del catolicismo.

---

Clowes (ed.), 1898, II: 213. Su publicación impresa en España ya hablaba a las claras del tono amenazante con el que fue recibido este acuerdo de conferencia anglo-francesa, BNE Mss. 2385, *Verdaderos artículos de la liga hecha entre el rey de Francia Luis XIV y Oliverio Cromwell, Protector de Inglaterra, contra nuestra santa fe católica y para destrucción de la Monarquía de España, que es su más firme columna, concluida en París el año pasado de 1657*, Madrid, Pablo del Val, 1658. Este acuerdo con la Inglaterra de Cromwell igualmente despertó un gran desagrado entre la alta nobleza francesa, que juzgaba indigno aliarse con un tirano regicida que obraba abiertamente en contra de la fe católica. BNE Mss. 2385, Memorial que la nobleza de Francia dio a su rey Luis XIV (sacado del original francés que se imprimió en 1657): «Muy humilde y muy importante demostración de sentimiento de la nobleza católica de Francia a su rey sobre la entrega de las plazas marítimas de Flandes en manos de ingleses», Zaragoza, Pedro Lanaja, 1658, fols. 211r-221v.

<sup>273</sup> AGS Est leg. 2092, Breve relación de lo que se ha ajustado y capitulado secretamente entre el rey de Francia y el Protector de Inglaterra, s.l., 10/5/1657; *Treaties*: 94-95.

<sup>274</sup> AGS Est leg. 2087, Consulta del Consejo de Estado sobre el contenido de una misiva del conde de Fuensaldaña, Madrid, 15/2/1656.

Así que se sirvió de la secular enemistad franco-española para alinear a Francia junto a las demás potencias protestantes. En cambio, sentía desprecio por los ingleses católicos, en los que veía una quinta columna al servicio del rey español, ni siquiera por sincera devoción católica, sino por puro fanatismo hispanófilo, ya que no titubeaban en interferir en contra de los intereses de otras potencias católicas<sup>275</sup>.

En el otro lado, la Monarquía Católica tampoco mostraría escrúpulos de índole religiosa a la hora de buscar desesperadamente el apoyo militar y económico de la potencia que por ocho décadas fue su enemiga declarada: las Provincias Unidas. No sería una tarea fácil; desde 1648 se había trabajado denodadamente para recabar el apoyo militar de los neerlandeses, pero sin éxito por parte del embajador Antonio Brun, a quien le llegaría el óbito en 1654. El año anterior ya había fallecido Adriaan Pauw, principal valedor ante los Estados Generales de las buenas relaciones con España; el ascenso de Johan de Witt al cargo de *Raadpensionaris* debilitó la posición del partido hispanófilo en los órganos de poder de la República. En el otoño de 1655, además, todavía estaban frescas las derrotas por mar a manos de Inglaterra, que había puesto en evidencia la obsolescencia de las fuerzas navales neerlandesas. De Witt entendió que solo podría revertir esa debilidad mediante la modernización de la marina militar<sup>276</sup>.

De manera que al flamante embajador Esteban de Gamarra le correspondería triunfar donde su antecesor Brun había fracasado, en formalizar una alianza hispano-neerlandesa, para lo cual se le aconsejó que persuadiese a los neerlandeses exponiéndoles las ventajas comerciales que podían conseguir. Contaría con la asistencia del recién nombrado gobernador de los Países Bajos Españoles, don Juan José de Austria, a quien en 1656 se le entregaron instrucciones para que colaborase en ello<sup>277</sup>.

Pero los estadistas neerlandeses, y Johan de Witt en particular, rechazaban cualquier compromiso militar que hiciese peligrar su neutralidad con Francia e Inglaterra. En julio de ese año, en vista del prolongamiento de la guerra, el embajador español pronunció un discurso ante los Estados Generales en el que recalcó que el desempeño de Flandes como dique de contención de las Provincias Unidas frente a Francia e Inglaterra<sup>278</sup>. Lo único que se logró fue el envío de Thomas Sasburg y Hendrik van Reede a Bruselas y Madrid como embajadores permanentes de

---

<sup>275</sup> *Cromwell's Letters*, Speech V: 513, 515, 518. Nótese cómo Cromwell convenientemente omitía que las tropas francesas habían participado en persecuciones contra los hugonotes. Prestwich, 1950: 107.

<sup>276</sup> Israel, 1997 [1982]: 328-331; Herrero Sánchez, 2000: 159, 161-162; Bruijn, 2011: 64-70.

<sup>277</sup> AGS Est leg. 2529, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 2/9/1655; Est leg. 2087, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 16/1/1656; BL Add MS 14007, Instrucciones para don Juan de Austria, gobernador de los Países Bajos, 1656, fols. 194v-195v. Sobre el contexto político interno del traspaso de poder a don Juan en 1656, conviene remitirse a Trápaga Monchet, 2018: 407-409.

<sup>278</sup> *Ibid.*, fol. 199r; AGS Est leg. 2089, Discurso de Esteban de Gamarra, La Haya, 21/7/1656.

los Estados Generales<sup>279</sup>. Mientras, la diplomacia inglesa, a través de su residente George Downing, tejía una tupida red de informadores en las Provincias Unidas y Flandes para concertar una liga antiespañola, ofreciéndose incluso como mediador ante los Braganza<sup>280</sup>. A los neerlandeses les era suficiente —y deseable— con la neutralidad; se beneficiaban de cuanto España podía y estaba realmente dispuesta a ofrecer, pero sin despertar los recelos de potencias cercanas (véase Inglaterra y Francia). Los Estados Generales sabían que la corte española no cedería en algunos flecos pendientes de resolución, como los pleitos relativos al país de Ultramusa y la deuda contraída con el príncipe de Orange, o en la cuestión capital que verdaderamente hubiese supuesto la diferencia: la libre navegación y comercio con las Indias Occidentales, incluida la trata negrera y el acceso oficial a las salinas de Araya<sup>281</sup>.

Conscientes de la frágil situación por la que atravesaba el sector naviero español y cómo necesitaba pertrechos navales para aprestar sus flotas, los estadistas neerlandeses insistieron en ello para arrancarles a los españoles concesiones relativas al comercio con las Indias. Se ofrecieron para proveer mástiles y otros pertrechos navales a La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico y Cartagena<sup>282</sup>. Igualmente, solicitaron permiso para armar corsarios que velasen por la seguridad de las Islas de Barlovento; una tapadera para navegar sin cortapisas al Caribe e incurrir en prácticas contrabandistas, de lo que estaban al tanto en la Contratación y en el Consejo de Indias<sup>283</sup>. Las instrucciones del rey a sus gobernadores americanos eran tajantes: todo barco de pabellón neerlandés que diese fondo en alguno de los puertos de los reinos de Indias sería inmediatamente prendido y su carga, confiscada<sup>284</sup>.

Pese a que no se materializó ninguna alianza formal hispano-neerlandesa, sí existió una cierta cooperación de conveniencia entre ambas potencias. En lo que más directamente beneficiaba a España para su defensa por mar era en la facilidad de adquirir a los neerlandeses pertrechos a módicos precios, así como la posibilidad de comprar y fletar barcos militares del todo

---

<sup>279</sup> *TSP*, V: 388; Israel, 1997 [1982]: 332-333; Herrero Sánchez, 2000: 162.

<sup>280</sup> BL Add MS 14005, Representación del embajador sir George Downing para concertar una paz entre Portugal y los Estados Generales, fol. 152rv; Scott, 2003: 344.

<sup>281</sup> AGS Est leg. 2087, Copia de un papel del conde de Fuensaldaña a Su Majestad, Bruselas, 20/2/1656; Est leg. 2088, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 21/9/1656; Est leg. 2092, Cartas de don Esteban de Gamarra a Su Majestad, La Haya, 3 y 10/5/1657; leg. 8341, Carta del archiduque Leopoldo a Su Majestad, Bruselas, 12/3/1656. La deuda consistía en una compensación inmediata de 500.000 florines y una renta de 80.000 anuales por la confiscación de los bienes del príncipe de Orange. Israel, 1989: 237; Herrero Sánchez, 2000: 88-91, 108, 110-123.

<sup>282</sup> AGI IG leg. 771, Consejo de Indias, Madrid, 22/11/1657; Felipe IV al presidente de la Real Audiencia de Panamá, con avisos para Cartagena, Santa Marta, Mérida y Buenos Aires, Madrid, 27/11/1657; AGS GYM leg. 3408, Consejo de Guerra, Madrid, 2/8/1658; Israel, 1989: 205-206, 237-238.

<sup>283</sup> AGI Co lib. 52, fols. 95r-96r, 161r-163r; AGI IG leg. 1668, Correspondencia de Esteban de Gamarra (1648-1679); AGS Est leg. 2089, Solicitud de Gamarra sobre licencias de corso, 13/1/1656; leg. 8394, fol. 62r; Israel, 1997 [1982]: 329; Herrero Sánchez, 2000: 110-123, 362-363.

<sup>284</sup> AGI IG leg. 771, Reales despachos al presidente de la Audiencia de Panamá y a los gobernadores de Cartagena, Buenos Aires, Santa Marta y Mérida, Madrid, 27/11/1657.

aprestados en los propios puertos de las Provincias Unidas. Pese al rechazo que despertaba esta medida en la Junta de Armadas, por los riesgos que podía acarrear para la supervivencia del sector naviero español, nunca fue desestimada del todo; incluso el embajador Gamarra sugirió en varias ocasiones estas compras para reponer con rapidez las pérdidas sufridas en las formaciones de la Monarquía<sup>285</sup>. Una solución intermedia fue la contratación mediante asiento con don Facundo Andrés Cabeza de Vaca, asociado con un mercader y armador de Róterdam, de una escuadra de bajeles para que sirviese por espacio de cinco años en las formaciones del Rey Católico<sup>286</sup>. Y cuando no era posible, los mismos neerlandeses aprestaban convoyes de escolta para velar por la seguridad de sus mercantes que traficaban con los puertos españoles y podían ser víctimas de corsarios ingleses, franceses, portugueses y berberiscos. Así que la presencia de naves militares de pabellón neerlandés se fue haciendo cada vez más asidua en las aguas y puertos españoles entre 1655 y 1658<sup>287</sup>.

Como es lógico, este tipo de movimientos y asistencias por parte de las Provincias Unidas causaron malestar entre los franceses e ingleses, quienes interpretaban la neutralidad neerlandesa como una señal inequívoca de hispanofilia velada. A comienzos de 1656, de resultas del acuerdo concertado entre la Corona y Andrés Cabeza de Vaca para que este, a través de sus contactos con Rotterdam, entregase barcos a las armadas, el embajador neerlandés en Londres fue llamado a consultas por el mismo Cromwell, quien acusó a los Estados Generales de venderles navíos de guerra a los españoles, contraviniendo con ello los acuerdos de paz<sup>288</sup>. Durante la segunda mitad de los años cincuenta la tensión militar entre ingleses, franceses y neerlandeses no hizo sino aumentar<sup>289</sup>, agravada por los incidentes marítimos que se registraron en la ruta de Cádiz a Ámsterdam, en puntos tan distantes entre sí como el Canal de la Mancha o la desembocadura del Guadalquivir. También en el Caribe se presenciaron choques entre bajeles ingleses y neerlandeses<sup>290</sup>. La respuesta por parte de Cromwell fue la de redoblar la vigilancia naval a lo largo de derrota marítima entre las Provincias Unidas y el SO de España<sup>291</sup>.

---

<sup>285</sup> AGS GYM leg. 3394, Junta de Armadas, Madrid, 19/6/1656, 17/4 y 1/8/1657; El duque de Medinaceli a Su Majestad, El Puerto de Santa María, 22/7/1657. Los *Avisos* de Barrionuevo afirman que sí se llegó a comprar hasta 40 naves a los neerlandeses para defenderse de la armada inglesa. Barrionuevo, 1892, II: 431.

<sup>286</sup> AGS Est leg. 2092, Consulta del Consejo de Estado en que se vieron seis cartas de Gamarra, Madrid, 1/9/1657.

<sup>287</sup> AMN FN 28/38/28, Relación del castigo que Ruyter mandó hacer en Málaga a Amaro Díaz, portugués de nación y renegado en Tetuán, 18/9/1655; AGS GYM leg. 3379, Junta de Armadas, Madrid, 25/4 y 22/11/1656; Est leg. 2091, Carta de Esteban de Gamarra a Su Majestad, La Haya, 26/4/1657; AGI IG leg. 771, Consejo de Indias, Madrid, 12/1/1657; TNA SP 18/157A/117-118, Captain Stoakes to the Admiralty Commissioners, *Rainbow*, Bay of Wyers, 31/10/1657; Israel, 1997 [1982]: 333, 344; Amor Martín, 2022: 35.

<sup>288</sup> CSPV 1655-1656, 30/255, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 3/3/1656.

<sup>289</sup> Barrionuevo, 1892, II: 418, 430, 434. Al respecto, véase Capp, 1989: 104-106.

<sup>290</sup> *TSP*, V: 358-361; AGI IG leg. 771, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 21/8/1657; TNA CO 1/13/116, Report from the commissioners of the Admiralty and Navy, Barbados, 31/7/1658.

<sup>291</sup> *TSP*, V: 363-364; Stradling, 1983: 212.

Que la posibilidad de una alianza hispano-neerlandesa concitase los peores temores del ejecutivo de Cromwell se comprende por el tamaño de las fuerzas navales neerlandesas, capaces de echar por tierra los ya de por sí comprometidos propósitos del *Western Design*. En el invierno de 1656 los Estados Generales contaban con 93 barcos militares de todos los portes y características, distribuidos de la siguiente forma: 4 en Terneuzen, 1 en Middleburg, 3 en Flesinga, 12 en Róterdam, 44 en Ámsterdam, 9 en Enkhuizen, 10 en Hoorn, 8 en Harlingen y 2 en Groninga; de los cuales había 48 bajeles en condiciones de hacerse a la vela con inmediatez<sup>292</sup>. Y es que por entonces las armadas de las Provincias Unidas eran las únicas capaces de medirse a la armada inglesa con unas mínimas garantías de victoria<sup>293</sup>.

La crispación con los franceses también pudo desembocar en una ruptura abierta de hostilidades entre París y La Haya, dadas las acciones corsarias emprendidas contra la navegación comercial neerlandesa, que reportó pérdidas por valor de 25 millones de florines, lo que estuvo a punto de conducir a una guerra abierta en la primavera de 1657, cuando los órganos de los gobiernos provinciales neerlandeses proponían represalias contra los mercantes y puertos franceses. Si finalmente se evitó la ruptura de hostilidades fue debido al desinterés por ambas partes, demasiado exhaustas como para enzarzarse en una escalada militar<sup>294</sup>. Tanto en Londres como París sabían que el fin de la neutralidad neerlandesa solo beneficiaría a España, la única interesada en ello, y no iban a arriesgarse a darle ese gusto al monarca español. Ese mismo sentido pragmático terminó por imperar en La Haya<sup>295</sup>. Con todo, los rumores que circulaban a comienzos de 1657 en torno a una posible unión de armas hispano-neerlandesa, particularmente en el mar, sí pudieron constituir un motivo de preocupación añadida:

For news we have little here, only from Holland of the great preparation they are making for sea. They are building 30 new ships, and rigged out all their old ships; what their intention is [...] to hold with Spain. The Spanish ambassador was bravely received in Amsterdam, in such a manner that the Prince of Orange was never received by them in the like kind, the gave him the command of the city during his abode there which was 3 days<sup>296</sup>.

---

<sup>292</sup> Garret Fansy to Secretary Thurloe, Sleves, 25/4/1656, *TSP*, IV: 734-733.

<sup>293</sup> Firth, 1905: 234.

<sup>294</sup> *DIHF Mazarin*, 7/269/462-463; AGS Est leg. 2092, Correspondencia de don Esteban de Gamarra a Su Majestad, La Haya, 3 y 10/5/1657. La marina militar neerlandesa todavía requeriría de más tiempo para reorganizarse y recuperarse de los estragos sufridos durante la guerra contra los ingleses. De entrada, para la recomposición de la armada los almirantazgos provinciales solicitaban 600.000 florines de subsidio, aún pendiente de pago en Utrecht y Overijssel. *Ibid.*, Carta de don Esteban de Gamarra a Su Majestad, La Haya, 14/6/1657.

<sup>295</sup> Los incidentes propiciaron la circulación de rumores y falsas noticias en torno a un inminente rompimiento de relaciones entre Inglaterra y las Provincias Unidas. AGS GYM leg. 1910, Manuel de Bañuelos a Luis de Oyangueren, Cádiz, 25/3/1657; AGI, IG, leg. 771, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 17/7/1657; Scott, 2003: 344.

<sup>296</sup> TNA SP 77/31/443-444, Blank Marshall to [unspecified], Bruges, 5/3/1657.

En cualquier caso, resulta cuanto menos dudoso que los Estados Generales se hubiesen comprometido en una alianza militar a riesgo de romper hostilidades con dos potencias vecinas, ni siquiera aviniéndose la corte española a aceptar las demandas de La Haya. Parecía incluso menos probable a partir de 1657, año en el que las Provincias Unidas reanudaron su guerra con Portugal, lo que les distraería muchos recursos y medios militares. En 1659 Esteban de Gamarra finalmente cejaría en su intento de una alianza hispano-neerlandesa, después de comprobar la inexistente disposición de La Haya. Y es que lo que realmente preocupaba a los Estados Generales por entonces no era el bloqueo inglés a la costa de Cádiz, sino la creciente tensión bélica en el Báltico, motivada por la agresividad sueca, que hacía peligrar la *Pax Neerlandica* y con ello las rutas comerciales marítimas. Ruyter fue transferido de Cádiz al Báltico para reforzar la escuadra de Obdam en un momento de tensión militar con Suecia e Inglaterra, lo que desvió la atención hacia el norte<sup>297</sup>.

Pero el acercamiento anglo-francés tuvo un efecto colateral que comprometió la frágil posición de Carlos II y su corte en el exilio, que hasta la fecha había encontrado en Francia un adecuado refugio. Mazarino lo había utilizado como un peón en su particular partida de ajedrez y ahora, que prefería aliarse con Cromwell, estaba resuelto a sacrificarlo. Temeroso de que los franceses lo entregasen a los agentes de Cromwell, el rey dejó Francia y marchó con su séquito a Brujas, donde recabaría la protección del archiduque Leopoldo Guillermo, gobernador de los Países Bajos Españoles<sup>298</sup>. En Madrid vieron una oportunidad para acercar posturas con el partido estuardiano, explotando a conveniencia la existencia de un enemigo común con el fin de desestabilizar las Islas Británicas, donde quedaban remanentes monárquicos a los que azuzar. Estos se habían levantado en armas en 1655, pero sin éxito, pues carecían de los apoyos necesarios procedentes del exterior<sup>299</sup>.

El 12 de abril de 1656 las autoridades españolas en Bruselas, representadas por el propio archiduque Leopoldo, a quien sucedería don Juan José al mes siguiente, el conde de Fuensaldaña, quien era el gobernador general de las armadas de los Países Bajos, y el recién llegado don Alonso de Cárdenas, concertaron un acuerdo con el rey Carlos II de Inglaterra, representado por el marqués de Ormond y el conde de Rochester, si bien este tratado solo reiteraba los términos de la paz firmada en Madrid el 15 de noviembre de 1630 entre Carlos I y Felipe IV<sup>300</sup>.

---

<sup>297</sup> Israel, 1997 [1982]: 336; 1989: 221; Capp, 1989: 106-107; Scott, 2003: 344.

<sup>298</sup> BL Add MS 28740, fols. 60r, 62r. Al respecto del gobierno interno de Leopoldo Guillermo en los Países Bajos Españoles (1647-1656), nos remitimos a Trápaga Monchet, 2018: 388-404.

<sup>299</sup> TNA SP 84/161/14-15, Secretary Nicholas to Josiah Jane, Cologne, 19/10/1655.

<sup>300</sup> AHN Est leg. 2778/12, Tratado secreto que se ha ajustado entre los serenísimos señores reyes don Felipe IV, rey de las Españas, y Carlos II, rey de Inglaterra, por medio de sus diputados, Bruselas, 12/4/1656. Puede encontrarse también en AGS Est leg. 2087. Además, *Ibid.*, Carta de Carlos II de Inglaterra a Felipe IV (traducido del

Como gesto de buena voluntad, a los duques de York y Gloucester se les otorgó el gobierno de dos tercios de infantería y caballería de los Estados de Flandes<sup>301</sup>. Por la parte inglesa se rogaba a los españoles absoluta discreción ya que preferían encaminar la alianza dentro de la máxima confidencialidad posible y así sorprender a Cromwell. El tratado sería confirmado en Madrid el 5 de junio<sup>302</sup>, parece ser que con gran sorpresa en Londres<sup>303</sup>.

En virtud del tratado, el monarca español asistiría al Estuardo con una leva y conducción de 4.000 infantes y 2.000 caballos antes de finalizar 1656, fuerza con la que podría desembarcar en Inglaterra, siempre y cuando Carlos le garantizase un puerto leal para ello. Por su parte, el rey inglés: 1) no permitiría a sus súbditos que prosiguiesen las plantaciones en las Indias Occidentales; 2) rompería sus relaciones con el partido bragancista; y 3) en caso de recuperar el trono, pondría una docena de barcos de guerra, marineros e infantes para que sirviesen a bordo, además de víveres, municiones y armas para ocho meses de campaña, todo por un período de cinco años, prorrogable por otros cinco más (cuyo coste correría a cuenta del rey español), para emplearlos contra Portugal. Los navíos de guerra que se comprometería a entregar Carlos II se distribuirían de la siguiente forma: dos de 60 cañones, dos de 50, cuatro de 40 y otros cuatro de 36; el suministro de gente de mar consistiría en tres marineros por cada pieza de artillería —un total de 1.572—, mientras que el de gente de guerra embarcada se compondría de 100 soldados por cada barco —un total de 1.200 infantes—<sup>304</sup>.

De manera que uno de los efectos del *Western Design* en la esfera internacional fue una vuelta de tuerca al juego de alianzas que ya había empezado a redefinirse a partir del orden nacido de Westfalia. Así, Francia y la Inglaterra revolucionaria, enemigas no declaradas hasta 1654, acercaron posturas hasta concluir una entente, mientras que casi simultáneamente se distanciaban de su antiguo aliado neerlandés. Mientras que La Haya, sin comprometer del todo su neutralidad, asistió a España de manera encubierta. Además, el acuerdo entre Cromwell y Mazarino tuvo un efecto colateral en la ruptura entre la corte inglesa en el exilio y la corte francesa, que fue acompañado del acercamiento de la primera a la Corona de Felipe IV.

---

francés), Bruselas, 14/4/1656; Carta del archiduque Leopoldo Guillermo a SM, Bruselas, 15/4/1656; Est leg. 2088, Carta de Alonso de Cárdenas a Su Majestad, Bruselas, 22/5/1656, vista en consulta del Consejo de Estado, Madrid, 5/7/1656. Referencias bibliográficas sobre este tratado, en Firth, 1909, I: 24-26; Suárez Fernández, 1979: 31-74; Castilla Soto, 1989: 111-124; Valladares Ramírez, 1998: 152; Herrero Sánchez, 2000: 353.

<sup>301</sup> BL Add MS 28470, Relación de todo lo sucedido en Inglaterra y variedad de gobiernos que ha tenido desde el año de 1648 [...] hasta el de 1660, s.l., s.f., fol. 62v.

<sup>302</sup> AGS Est leg. 2088, Papel de puntos dados por SMB, [Brujas], 29/7/1656.

<sup>303</sup> Valladares Ramírez, 1998: 152.

<sup>304</sup> AGS Est leg. 2087, Alonso de Cárdenas envía a SM una copia de los artículos ajustados con el rey Carlos de Inglaterra, Bruselas, 15/4/1656; Castilla Soto, 1989: 11; leg. 2088, Copia del papel de los puntos dados por el rey de la Gran Bretaña; Castilla Soto, 1989: 115.

### 3.4. Protector y Protectorado en el trópico: la lucha por la supervivencia del ejército expedicionario inglés (1655-1660)

Los primeros cinco años de la Jamaica anglosajona, es decir, los coincidentes con el conflicto armado anglo-español de 1655-1660, constituyeron la verdadera prueba de fuego para el proyecto colonizador inglés de dicha isla. Confluyeron multitud de factores adversos derivados de una campaña militar chapuceramente organizada, de la misma situación de guerra abierta con los remanentes españoles que aún se resistían y del deficiente apoyo logístico que minó la capacidad combativa de los ingleses al no poder garantizar un adecuado suministro de agua potable y alimentos en buen estado. En contra de los ingleses jugaba la inadaptación a las condiciones del medio natural jamaicano, lo que unido a los factores antedichos daría como resultado una combinación especialmente mortífera para la fuerza expedicionaria inglesa. La campaña de Jamaica registraría los más elevados índices de morbilidad y mortandad hasta entonces conocidos por los ingleses en las Indias Occidentales, superando con creces las experiencias coloniales de Virginia, Barbados o Providence, y tal vez igualada por la penosa colonia de Surinam o la futura colonización, a partir de los años 1660s, de Carolina del Sur<sup>305</sup>.

Cuando el almirante William Penn ancló en la rada de Spithead, frente a Portsmouth, el 11 de septiembre de 1655, casi la mitad de los integrantes de las tripulaciones y dotaciones de los doce navíos que llevaba consigo estaban enfermos de gravedad; se reportaban cuantiosas bajas a bordo, aunque lamentablemente no podemos ofrecer cifras exactas. Las principales enfermedades que minaron la capacidad combativa de la expedición inglesa fueron la malaria, el tifus, la fiebre amarilla (comúnmente llamada vómito negro) y la disentería, que se cebaba con quienes ingerían agua y alimentos en mal estado. Junto a las pésimas condiciones higiénicas, cocinaba un caldo de cultivo perfecto para la propagación de toda clase de males infecciosos. Desde el inicio, el miedo a los *calores del trópico* se había convertido en el enemigo más temido por los hombres embarcados en la expedición del designio.

Un temor que se vio reforzado con la deplorable visión de los maltratados hombres que regresaron a Inglaterra en el otoño de 1655 tras servir en las Indias Occidentales. Las autoridades portuarias de la ciudad pusieron en cuarentena los bajeles de la expedición ante el temor de un contagio generalizado que se propagase por la región. En la campaña se habían perdido diez naves: cuatro barcos masteleros cargados de bastimentos; otras tres naves habían encallado en La Española, quemados por los propios ingleses para que los españoles no se apoderasen de

---

<sup>305</sup> Pestana, 2005: 16; 2017: 159-160.

ellos; tres más fueron abandonadas por problemas de navegabilidad; por último, el barco que accidentalmente explotó en Jamaica<sup>306</sup>.

Conforme se afianzaba la cabeza de puente inglesa en Jamaica, los regimientos tomaban sus posiciones a lo largo del territorio insular bajo control entre 1655 y 1660. Obsérvese cómo los ingleses se sirvieron de los asentamientos españoles, situados en las áreas más habitables, para la colonización de la isla.<sup>307</sup> Concluido el primer otoño de guerra, los ingleses prácticamente habían completado la limpieza en los ranchos de Río Negro, Caobana, Lobato, Manatí y Laguna Sucia, asegurando así el control del sudoeste jamaicano<sup>308</sup>. Una suerte de junta o consejo militar, presidido por el *major-general* Richard Fortescue, fue establecido entonces, en el verano de 1655, para asumir las tareas de gobierno<sup>309</sup>.

En la capital, Santiago de la Vega, actual Spanish Town, se fijó el cuartel general en el lugar ahora conocido como St. David's Parish, emplazándose allí el regimiento del coronel D'Oyley, al frente de la fuerza expedicionaria; en Ángeles (Angels) fue acantonado el regimiento de Philip Ward, que anteriormente comandó Robert Venables; en Liguanea (St. Andrew's Parish), área muy fértil, el regimiento del *major-general* Heane, al que sucedería Richard Holdip al frente del mismo; en Río Negro se instaló el regimiento de Henry Archbould, antes comandado por Andrew Carter; en Guanaboa se desplegó el regimiento de Francis Barrington, quien sustituyó al coronel Buller; en Guatibacoa (Clarendon Parish), se instaló el regimiento de Richard Wells, anteriormente bajo la dirección de Richard Fortescue; finalmente, el regimiento de John Humphrey, el último en incorporarse de cuantos seguían activos, cuyos hombres fueron repartidos en diferentes puntos sensibles, como Punta Morante, para vigilar y guarnecer los reductos fortificados<sup>310</sup>. Paso a paso, la Jamaica inglesa iba convirtiéndose en una realidad, aunque todavía quedaba trabajo por delante y múltiples obstáculos que superar.

La fuerza expedicionaria inglesa en Jamaica se encontraba reducida a una gran miseria; aquellos que sobrevivieron a los primeros meses de campaña y lograron conservar la salud presentaban un aspecto deplorable; pagaban 6s. por ¼ de aguardiente y 2,5s. por un poco de

---

<sup>306</sup> AGS Est leg. 2529, Carta de don Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 20/9/1655; CSPC 1574-1660, Orders of the Council of State, concerning the ships and forces arrived from the West Indies, and letter to general Penn to attend the Council, Whitehall, 3/9/1655.

<sup>307</sup> TNA CO 1/14/126-129; BL Add MS 11410, fols. 3v-4r; CSPC 1661-1668, *Description of Jamaica, surveyed by Sir James Modyford*, [December, 1663].

<sup>308</sup> Long, 1774, I: 239-240. Los enfrentamientos en el hato de Caobana fueron especialmente cruentos. Los españoles resistieron durante cinco días las cargas de la infantería inglesa hasta que finalmente claudicaron. Wright (ed.), 1923: 17-18; Taylor, 1969: 79-86, Morales Padrón, 1952: 335 338-339, 345; Taylor, 1969: 111.

<sup>309</sup> La integraban los siguientes quince oficiales de campo: Samuel Barry, Edward D'Oyley, John Read, Philip Ward, Henry Bartlet, Michael Bland, Henry Archbould, William Smith, William Jordan, Andrew Carter, Vincent Corbet, Robert Smith, Richard Holdip, Francis Barrington. Long, 1774, I: 243.

<sup>310</sup> BL Eg MS 2395, The State of Jamaica, s.l., s.f. [1658], fol. 163rv; Pestana, 2017: 170-171.

bizcocho, con lo que consumían sus exiguos socorros. La falta de provisiones obligó a los soldados ingleses a sacrificar caballos, asnos y perros. Otros hombres, víctimas de la inanición y de los delirios que entrañaban el hambre y las enfermedades, imploraban a Dios<sup>311</sup>. Tampoco se atrevían a salir de sus empalizadas por miedo a las emboscadas y ataques sorpresivos que organizaban los guerrilleros españoles para quemar bohíos y arrebatárles los suministros disponibles. A estas incursiones había que sumar la ya consabida incidencia del clima, del hambre y de la deficiente asistencia sanitaria, de lo que resultaría unos elevadísimos índices de mortandad entre la tropa<sup>312</sup>.

Mientras tanto, en las bases navales de Inglaterra durante todo el otoño se siguió haciendo acopio de provisiones, pertrechos y otros suministros para su envío a Jamaica, por un valor de 5.611 libras, incluidas 1.000 biblias<sup>313</sup>. Las autoridades del Almirantazgo se mostraron muy escrupulosas en el cuidado de los pertrechos navales, ropas y medicinas enviados a la isla, labor para la que contaron con la inestimable ayuda del crédito privado de algunos prominentes plantadores y mercaderes coloniales, como los Noel, cercanos al círculo de Cromwell<sup>314</sup>. En la cercana isla de Barbados las autoridades locales, encabezadas por el gobernador Daniel Searle, disponían cuantos víveres y pertrechos navales podían para su envío a Jamaica, como le había ordenado el almirante Penn. Pipas de agua, pan, carne de ternera, queso, etc., que eran remitidos a Jamaica por medio del *major* Robert Sedgwick, quien fondeó en Barbados al frente de sus barcos el día 26 de agosto, última escala antes de su destino final<sup>315</sup>.

Concluida la escala en Barbados y hecho el acopio de víveres, a comienzos del mes de noviembre de 1655 Sedgwick arribó al puerto de Jamaica con un refuerzo de casi un millar de hombres y cuatro barcos masteleros con mil de toneladas de suministros y provisiones para las tropas desplegadas en dicha isla. Cerca del fondeadero levantaron los marineros unos almacenes improvisados para guardar los pertrechos, todo completado por espacio de dos semanas. A cada hombre le correspondería ½ lb. de pan al día, a cada cuatro hombres una pinta, bien de avena, guisantes o harina, confiando en tener suficiente para cinco o seis meses<sup>316</sup>. Por lo demás,

---

<sup>311</sup> AGI SD leg. 178B, núm. 14, Carta de un capitán inglés a un amigo, Jamaica, 16-18/6/1655; posteriormente copiada al español, en *Ibid.* leg. 273 y AGS Est leg. 2529.

<sup>312</sup> Morales Padrón, 1952: 335-337; Pestana, 2017: 196.

<sup>313</sup> TNA SP 18/117/197, Captain Alderne to the Victualling Office, 22/11/1655; 18/117/222, Peter Pett to the Admiralty Commissioners, Chatham, 26/11/1655 .

<sup>314</sup> TNA SP 25/76/365, Council: Day's Proceedings, Whitehall, 2/11/1655; SP 18/132/92, Robert Blackborne to the Navy Commissioners, 8/1/1656; 18/132/104, Navy Commissioners to the Admiralty Committee, 9/1/1656 ; BL Eg MS 2395, An account of provisions, [1655], fol. 141r; CSPC 1574-1660, Orders of the Council of State, upon report of Committee for Jamaica, Whitehall, 19, 27/9/1655 .

<sup>315</sup> Daniel Searle to the Lord Protector, Barbados, 18/9/1655, *TSP*, IV: 40; Long, 1774, I: 244.

<sup>316</sup> CSPC 1574-1660, The *Marston Moor* frigate to be dispatched with all speed to Jamaica, and the letters and instructions for the island to be forthwith prepared, 20/10/1655; *TSP*, IV: 151-152.

Sedgwick comprobó de primera mano los estragos derivados de la inadecuada alimentación de las tropas y lamentó el deplorable estado que presentaba el ejército expedicionario: «sickness has destroyed a considerable part of our army, and about 1.000 we have still remaining sick of the flux and fevers...». Solo les quedaba la tranquilidad de saber que los españoles difícilmente despacharían socorros allí a causa de la escasez de barcos: «...neither do we fear the enemy from the main, he having no shipping, nor we think force of men sufficient to oppose us»<sup>317</sup>. Dos meses más tarde, el *major* Sedgwick admitiría que algunos barcos de la escuadra, debido al continuo contacto con las aguas correosas de la zona, presentaban importantes daños y necesitaban labores de mantenimiento en la obra viva. Al margen de eso, el estado de salud de los oficiales navales y los marineros era notablemente mejor que el de las tropas de tierra, aunque no por ello estaban libres de enfermar<sup>318</sup>.

Circularon numerosas versiones en torno a las bajas del contingente expedicionario, si bien la mayoría eran de dudoso rigor, y algunas cifraban en 7.000-8.000 las bajas mortales sufridas, entre marineros y soldados, la mitad de ellas en Santo Domingo<sup>319</sup>. Los rumores más pesimistas aseveraban que para enero de 1656 ya habían muerto todos los integrantes de la expedición jamaicana, según recogía Ralph Josselin en su diario, mientras que en abril de 1656 John Hull oyó hablar en Nueva Inglaterra de 6.000 muertos<sup>320</sup>. Desde Colonia, el secretario Nicholas le participaba al polemista monárquico Joseph Jane sus tribulaciones acerca de las bajas del dispositivo militar inglés en el Caribe; en consecuencia, creía que Cromwell descartaría el envío de catorce fragatas más y dieciocho barcos con bastimentos y demás suministros a Jamaica<sup>321</sup>. Semejantes versiones amplificaban la magnitud de las pérdidas inglesas.

Observemos con más detenimiento estas cifras para adquirir una idea más sólida de la magnitud del desastre. Según la información que a comienzos de octubre manejaba el embajador español, los ingleses disponían de unos 4.000 hombres en Jamaica, si bien los agentes venecianos elevaban la cifra a 5.000 efectivos para finales del verano, incluyendo oficiales y tropa de a pie<sup>322</sup>. Es decir, al término de seis meses de campaña, contando a partir del desembarco en la isla de Jamaica, había fallecido un promedio semanal de 50 hombres, lo que nos conduce a una cifra total de 1.200 víctimas, que hemos de tomar con un valor estimativo y sumarlas a las bajas ocasionadas en el ataque contra Santo Domingo, que ya de entrada había debilitado al

---

<sup>317</sup> Firth (ed.), 1900, Appendix D: 140-141.

<sup>318</sup> Nos remitimos a diferentes informes de Sedgwick dirigidos a Cromwell y a Thurloe. *TSP*, IV: 152, 454, 749.

<sup>319</sup> AGS Est leg. 2529, Carta de don Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 20/9/1655.

<sup>320</sup> Pestana, 2005: 7, 2017: 158, 308.

<sup>321</sup> TNA SP 18/101/92, Secretary Nicholas to Joseph Jane, Cologne, 26/10/1655.

<sup>322</sup> AGS Est leg. 2529, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 4/10/1655.

conjunto del ejército expedicionario. Para enero de 1656, el contingente expedicionario inglés apenas contaba en el mejor de los casos con 3.000 hombres aptos para combatir, pese al socorro de 800 efectivos llegado en noviembre bajo las órdenes de Sedgwick, pero se vería mermado a 2.500 unidades llegado el mes de marzo<sup>323</sup>. Entre las víctimas de ese año figuraba, ironías del destino, el mismísimo Thomas Gage.

Según las declaraciones de Richard Hopp (españolizado como Ricardo Ope), un alemán que sirvió en uno de los regimientos ingleses y que fue capturado por los españoles, los ingleses se encontraban en una posición muy debilitada, dado que su fuerza expedicionaria se había visto reducida a 2.000 efectivos, faltos de suministros esenciales, lo que les obligaba a consumir alimentos en mal estado. Así que creía verosímil que una fuerza de 500 hombres bien equipados y motivados, armados con lanzas y pistolas —los mosquetes y arcabuces poco valor ofrecían en el combate en los bosques tropicales— pudiese expulsar a los ingleses<sup>324</sup>.

Si consideramos la presencia de 8.000 efectivos (incluido el regimiento naval) al comienzo de la campaña, la cantidad de 6.000 bajas mortales en el primer año de las operaciones sí parece más creíble, aunque aceptándola con prudencia. La abrupta caída del número de raciones servidas en la primavera de 1656 confirmó esta mengua en algo más de la mitad de los efectivos; en los diez meses de campaña de 1656 la tasa de mortalidad alcanzó el 66% para diciembre<sup>325</sup>. Antonio Montero de Silvera, un español que fue capturado en Jamaica, testimonió que a diario morían 2-3 tripulantes de cada bajel y 10-12 soldados de infantería. También informó de las represalias emprendidas por los ingleses contra los españoles que les hacían frente; se ordenó la ejecución de dos españoles por cada inglés muerto<sup>326</sup>. El nuevo año no presenció ninguna mejora significativa para los ingleses desplegados en la isla, que vieron cómo el ritmo de caídos por enfermedad y hambre no remitía, contándose por centenares para abril<sup>327</sup>.

Entre los mandos superiores fue igualmente alarmante la rapidez con que se necesitaba reemplazarlos; el *major* Fortescue murió en noviembre de 1655, apenas días después de la llegada de Sedgwick, quien fallecería siete meses después, en mayo de 1656, justo cuando recibió

---

<sup>323</sup> El propio Sedgwick contabilizó un promedio semanal de 140 muertos. *TSP*, IV: 152. Más adelante, en una carta a Thurloe, insistiría en el aspecto famélico de los hambrientos soldados ingleses. Major Robert Sedgwick to Secretary Thurloe, *Marmaduke*, 24/1/1656, *Ibid.*: 454-455; Vice-admiral Goodson and major Sedgwick to the Protector, Jamaica, 24/1/1656, *Ibid.*: 453; Major Sedgwick and vice-admiral Goodson to the Protector, Jamaica, 12/3/1656, *Ibid.*: 601; Goodson to Secretary Thurloe, Jamaica, 13/4/1656, *Ibid.*: 695.

<sup>324</sup> AGI SD leg. 178A, Declaraciones tomadas a dos prisioneros ingleses remitidos a Cartagena de Indias, incluidas en una carta del gobernador de esta ciudad, 7/8/1656.

<sup>325</sup> Pestana, 2017: 157-158, 163.

<sup>326</sup> AGI SD leg. 178B, Carta de Antonio Montero de Silvera al rey Felipe IV, 29/9/1655.

<sup>327</sup> Ni siquiera los oficiales del dispositivo naval podían ignorar —ni siquiera esconder— la evidencia de las altas tasas de mortalidad registradas hasta la fecha, TNA CO 1/32/184, Captain William Godfrey to Robert Blackborne, *Marmaduke*, Jamaica, 30/4/1656.

órdenes de asumir el mando de toda la fuerza expedicionaria al completo. Su sucesor, William Brayne, quien desembarcaría en Jamaica en diciembre, tampoco correría mejor suerte, sucumbiendo a los nueve meses de su estancia en la isla. De los siete regimientos operativos en verano de 1656 solo dos, el de Edward D'Oyley —el único coronel que sobreviviría a los cinco años de campaña— y el del recién llegado coronel John Humphrey conservaban su mando original<sup>328</sup>. Tal era el ritmo de defunciones, que en enero de 1656 se sopesó una reducción del número de regimientos a tres o cuatro, dadas las dificultades para mantenerlos al completo<sup>329</sup>.

Ciertamente la medicina de la época pocos remedios podía ofrecer a las enfermedades endémicas de la zona, pero existían medidas preventivas para mitigar los efectos de semejantes males. Por ejemplo, se trató de mejorar y cuidar las condiciones higiénicas y el avituallamiento de los soldados, dado que un organismo adecuadamente alimentado gozaba de mayores posibilidades de sobrevivir. El poblamiento disperso en áreas próximas al litoral—sopesándose incluso el traslado del centro de mando a Punta Morante—fue igualmente una ayuda frente a los lacerantes efectos de las enfermedades<sup>330</sup>. Brayne obraría así con sus hombres en 1657, distribuyéndolos en grupos esparcidos por las áreas de cultivo y tramos litorales meridionales<sup>331</sup>. Con todo, el verdadero remedio exigía un doloroso y lento proceso de infección y supervivencia. Si el organismo lograba superar los accesos febriles, generaba anticuerpos que acrecentaban las expectativas de supervivencia al medio-largo plazo. Los mismos soldados ingleses destinados en Jamaica que fueron capaces de sobrevivir a las fiebres dejarían constancia por escrito de su dolorosa experiencia de adaptación al entorno mórbido de la isla. El ejército expedicionario inglés necesitaría un lustro de aclimatación hasta que comenzase a alcanzar una inmunidad de grupo aceptable<sup>332</sup>.

Al margen de las enfermedades, la conversión de Jamaica en una colonia de plantación, según los objetivos delineados por Oliver Cromwell, encontraría otras importantes dificultades. Acaso una de las más relevantes fuese el escaso atractivo que suscitaba dicha isla como destino, con todos los inconvenientes que podía esperarse de ello. Dejando a un lado la presencia hostil de guerrilleros españoles en los montes, las simples noticias del clima desapacible de la isla y

---

<sup>328</sup> Edward D'Oyley presenciara cómo el resto de regimientos perdían uno tras otros a todos sus oficiales superiores, víctimas de las enfermedades. Colonel Edward D'Oyley to Secretary Thurloe, Jamaica, 6/10/1656, en *TSP*, V: 476; Long, 1774, I: 258-263, 272; Fortescue, 1894: 197; Pestana, 2017: 158-159.

<sup>329</sup> Goodson and Sedgwick to the officers in Jamaica, *Torrington*, 4/1/1656, en *TSP*, IV: 490.

<sup>330</sup> BL Eg MS 2395, William Brayne to Thomas Povey, Martin Noel and William Watts, Jamaica 8/7/1657, fols. 129r-130r. La malnutrición aumentaba las probabilidades de enfermar de gravedad. Pestana, 2017: 164.

<sup>331</sup> *TSP*, V: 501; Lieutenant-general Brayne to the Protector, Cagway, Jamaica, 18/4/1657; *Ibid.*, VI: 211.

<sup>332</sup> Kupperman, 1984: 220. Sedgwick y Goodson notaron que los soldados que conseguían sobrevivir exhibían al cabo de un tiempo mayor resistencia a las enfermedades. *TSP*, IV: 601. Asimismo, William Brayne reparó que los soldados más veteranos presentaban mejor salud que los recién llegados. Pestana, 2017: 162-163.

de la alta morbilidad de su entorno físico ya bastaban para ejercer un efecto disuasorio entre los potenciales plantadores<sup>333</sup>. William Goodson y Robert Sedgwick trabajaron desde enero de 1656 en la elaboración de un proyecto de propiedad privada de la tierra que incentivase a los soldados a implicarse en la colonización de la isla; se les entregarían lotes de hasta 50 acres de tierra a cada soldado y se distribuirían semillas para que cultivasen las parcelas entregadas. En caso de que un soldado fuese convocado o se viese en la tesitura de abandonar su tierra antes de recoger la cosecha, esta se le compraría por una suma equivalente a su valor:

...as thus, to allow and lay out to every man his particular land formerly allowed him, and to have the propriety made sure [...]; secondly, we shall be willing to allow them any seed corn we have by us, or can procure for them at present, as peas, Indian corn, and such gavances. Thirdly, we shall be willing to assent to this law, in case his highness call them off this island upon the prosecution of this war, that then satisfaction shall be given them in money for their provisions so planted, and that any pains taken that may be recompensed to the full<sup>334</sup>.

Durante la primavera de 1656 se profundizaría en dicha idea con el propósito de llevarla a efecto, lo que se notificó al secretario John Thurloe. Pero el sistema, aunque práctico, encontró no pocos obstáculos. Para empezar, las parcelas prometidas a cada soldado eran tan extensas que, de entregárseles a todos, se temía que apenas quedase espacio cultivable libre para futuros pobladores, reduciéndose a 30 acres la superficie de cada lote. Además, este proyecto obligaba a permanecer en la isla indefinidamente, pese a que la mayoría de los soldados esperaban regresar a Inglaterra en cuanto pudiesen, sin mayor interés en echar raíces en Jamaica. Finalmente, interfirieron en su contra las reminiscencias del modelo de reordenación territorial aplicado en Irlanda bajo una ley marcial, muy lejos de la estampa idílica de apacible retiro que los soldados pudiesen asociar a lo que entendía por un propietario de tierras. Aunque los soldados podían acogerse a permisos para abandonar la isla, estos solían concederse a los oficiales. La alternativa para los soldados descontentos era la desertión o la huida a otras colonias inglesas cercanas, donde corrían el riesgo de ser vendidos como siervos<sup>335</sup>.

Habida cuenta de la escasez de registros documentales probatorios y de las lagunas de que adolece el diario del coronel Edward D'Oyley, resulta una tarea complicada y arriesgada la de precisar cómo se solventó entonces la cuestión concerniente a la resistencia de los soldados a trabajar la tierra. Acaso los moviese primero la necesidad y posteriormente la constatación de una ostensible mejoría en las condiciones materiales del servicio en aquellos regimientos en los

---

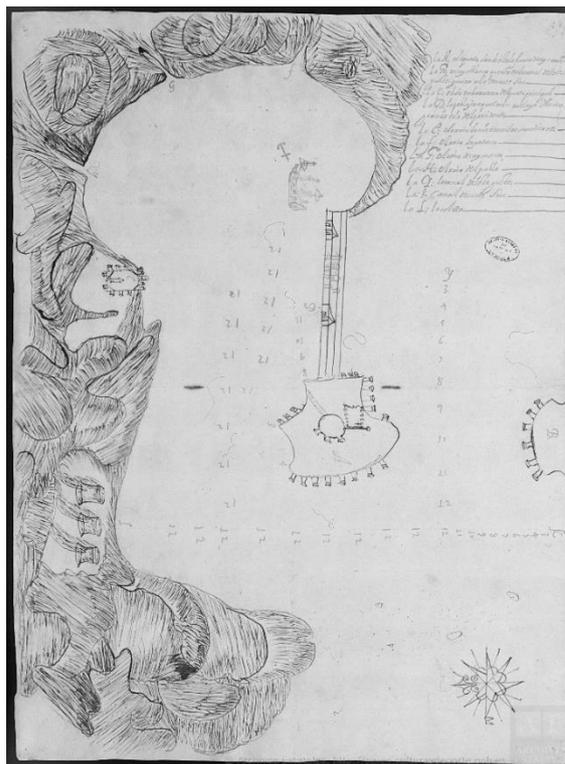
<sup>333</sup> TNA CO 1/14/126, 131-132.

<sup>334</sup> *TSP*, IV: 390. Una idea de la que ya existía un vago bosquejo en octubre de 1655. CSPC 1574-1660, Orders of the Council of State, Whitehall, 26/10/1655.

<sup>335</sup> *TSP*, IV: 152, 154, 695; V: 770; Pestana, 2017: 172-173, 176.

que se afanaron más en cultivar la tierra, cazar y criar ganado<sup>336</sup>. Así es como lo ha sugerido la historiadora Carla G. Pestana. En julio de 1658 el coronel D'Oyley le representaría a Thomas Povey cómo la puesta en práctica de ese sistema prácticamente había superado el estado crónico de hambruna, resultando en la mejora de la capacidad de abastecimiento de los soldados, sobre todo en las áreas más fértiles, como Liguanea, donde antes fructificaron tales esfuerzos. Incluso produciría excedentes que serían remitidos a asentamientos menos desarrollados. A pesar de estos progresos, los problemas de abastecimiento, aunque atenuados, no cesarían del todo<sup>337</sup>.

Oliver Cromwell solía reaccionar a los informes que le remitían sus oficiales en campaña con la determinación que lo caracterizaba: el proyecto jamaicano debía continuar a toda costa y sin importar los sacrificios por tratarse de una causa divina<sup>338</sup>. El líder inglés le otorgaba margen de maniobra a sus oficiales para que obrasen según dictaba su criterio e iniciativa, pero ciñéndose a unas pautas generales. En unas instrucciones de junio de 1656 tranquilizaba a sus oficiales asegurándoles que recibirían un socorro de dos regimientos de infantería, cada uno de 1.200 efectivos, provisiones para abastecer a 6.000 hombres por un período de cuatro meses y 2.572 libras. En cualquier caso, Cromwell ordenaba a sus oficiales que velasen por el cumplimiento de una estricta disciplina en la administración de dichos suministros, pues de otra forma sería irremediable la escasez. El dirigente inglés también aconsejaba que los soldados se instalasen cerca de la costa y fondeaderos, para agilizar el recibo de bastimentos desde el mar, y en áreas cultivables, las cuales deberían trabajar con el fin de aprovisionarse de los propios frutos



**Fig. 11.** Dibujo a pluma en el que se representan las fortificaciones inglesas en Jamaica, atribuido a Ricardo Caer, 1657. AGI MP-Santo Domingo, 58.

<sup>336</sup> Durante el ejercicio de sus funciones, entre diciembre de 1656 y septiembre de 1657, el coronel William Brayne prefirió quedarse con los hombres más disciplinados y a los menos predispuestos a trabajar concederles permisos para regresar a Inglaterra. TNA CO 1/13/68, The Humble Petition of Captain Garreticen (sic) to his Highness the Lord Protector of the Commonwealth, Whitehall, 3/9/1657; Colonel Brayne to the Protector, Cagway, 9/1/1657, *TSP*, V: 770-771. Francis Barrington, en una carta del 1 de julio, le participó a su primo John sus progresos en el cultivo de la tierra y sus intenciones de plantar caña de azúcar, al ser el negocio más rentable en las Indias, según sus palabras. Un testimonio que confirmaría Brayne en una carta del 9 de julio. *Ibid.*, VI: 376-377, 390-391. De ello dio cuenta Brayne a Thurloe en un informe que remitió ese mismo día, *Ibid.*: 391-392.

<sup>337</sup> BL Eg MS 2395, D'Oyley to Thomas Povey, Jamaica, 12/7/1658, fols. 169r-170r; Pestana, 2017: 173.

<sup>338</sup> *TSP*, IV: 389.

de la tierra y del ganado cimarrón. Estas áreas, amén de los puntos de desembarco, deberían ser adecuadamente fortificadas para su defensa<sup>339</sup>.

En realidad, ya hemos visto que las instrucciones que dio Cromwell en junio de 1656 no constituyeron ninguna novedad, pues los oficiales ingleses llevaban desde enero empleándose en labores de valor logístico y defensivo. Se procedió a la fortificación de ciudades y áreas sensibles, como caminos, embarcaderos, fondeaderos y careneros, donde se emplazaron vigías, pero también a otros cometidos de valor logístico, como el cultivo de la tierra y la construcción de nuevos almacenes. El coronel Edward D'Oyley, comandante en jefe del ejército, hizo fortificar la zona donde daban carena a los barcos y la entrada al puerto principal de la isla. Estas labores continuarían durante el curso de toda la campaña, reutilizándose todo cuanto se pudo, como las piezas de artillería de los barcos accidentados o enviados de regreso a Inglaterra. Los marineros colaboraron en la instalación de una básica infraestructura portuaria y en el cultivo de la tierra para el autoabastecimiento<sup>340</sup>. En cambio, los intentos por repoblar la cabaña ganadera de la isla no surtieron el efecto deseado a medio plazo, obligando a buscar fuentes alternativas de alimentación, como el cazabe (o cazaba), que se convirtió en parte indispensable de la dieta de los soldados, y las tortugas, que incubaban en las Islas Caimán<sup>341</sup>.

Las tareas de fortificación conocieron importantes progresos, alojándose guarniciones de 500 efectivos en cada fortín: en el de piedra de cantería, 4 piezas de bronce del calibre 36 y 2 piezas de hierro del calibre 12; en el de empalizada, 6 piezas de bronce de 4 y 6 libras de bala y 4 cañones de hierro de 7 libras<sup>342</sup>. Estos trabajos de fortificación no pasaron inadvertidos a los informadores españoles que merodeaban por la zona. Así lo demuestran los esbozos a pluma de dichas instalaciones y su localización (fig. 11), de la mano del ingeniero holandés Ricardo Caer (sic), quien trabajaba para los ingleses y fue capturado por los españoles<sup>343</sup>. Según declaró Francisco Sánchez de Arce, un español que durante casi año y medio permaneció prisionero de los ingleses, estos disponían de escasa defensa en sus cuatro fortines y sufrían una gran escasez de pertrechos para artillarlos adecuadamente<sup>344</sup>.

---

<sup>339</sup> CSPC 1574-1660, Instructions to Colonel Brayne, 5/6/1656; *Cromwell's Writings*, IV: 193-195; TNA CO 1/33/98, D'Oyley to Peter Pugh, signed a warrant, 26/2/1658.

<sup>340</sup> AGI SD leg. 178A, Jacinto Sedeño Alborno a Felipe IV, Cartagena de Indias, 25/2/1656; *TSP*, IV: 389-390, 601-603, 635, 695; V: 500-501.

<sup>341</sup> TNA CO 1/32/112, Report by Major Sedgwick, Jamaica, 14/11/1655; *TSP*, V, 501; VI: 211; Pestana, 2017: 168-169. Las tortugas se convirtieron en una fuente proteínica bastante popular. TNA CO 1/15/78, Edward D'Oyley to the Right Honourable Commissioners of the Admiralty, Jamaica, 13/4/1661.

<sup>342</sup> AGI SD leg. 178A, Declaraciones tomadas a dos prisioneros ingleses en Cartagena, 7/8/1656.

<sup>343</sup> AGI SD leg. 178A, Carta del gobernador Pedro Bayona, que incluye el envío de las declaraciones del ingeniero holandés Ricardo Caer, Santiago de Cuba, 5/3/1657; AMN VP 44/48/50, Real despacho de Felipe IV al marqués de Villarrubia, Aranjuez, 15/5/1658.

<sup>344</sup> AGI SD leg. 178A, Declaración de Francisco Sánchez de Arce vista en el Consejo de Indias, Madrid, 22/3/1658.

Oliver Cromwell y su gabinete trabajaron en mejorar la composición del comité para asuntos relativos a las Indias Occidentales y América, integrándolo por miembros prácticos que atendiesen adecuadamente los requerimientos de la campaña y se coordinasen con el mando castrense implicado en la misma. Optó por personas prácticas en materias de comercio colonial y economía de plantación, como los nuevos mercaderes, los Noel, Bridge, Thomson, Winthrop, Povey y un largo etcétera, para que asesorasen en la fundación y aprovisionamiento de la nueva colonia, dado el difícil abastecimiento por las que atravesaba el contingente expedicionario, según los informes remitidos por Brayne y Goodson<sup>345</sup>. Los miembros del comité respaldaban la idea del soldado-plantador como sujeto de la colonización de Jamaica, encargado de vigilar y administrar su parcela, en grupos separados por 60 millas de distancia. Asimismo, se reivindicaba el trabajo de la tierra como un medio de curtir el carácter de los hombres, obligándolos a aplicarse constantemente en el trabajo y disciplinándolos<sup>346</sup>.

Los elevados índices de mortalidad que presentaba Jamaica fueron interpretados por los artífices de la política colonial como una oportunidad idónea para remediar los problemas de conflictividad social que alteraban la paz en Inglaterra. Es decir, se planteó el escenario caribeño como una válvula de escape que aliviase la presión social que se acumulaba en la Inglaterra de los años cincuenta. A la vista de la hecatombe en que se estaba convirtiendo la campaña antillana para el ejército expedicionario, se propuso que los *JPs* hiciesen prender a lo ancho y largo del país aquellos «elementos indeseables» de la sociedad, como vagos, maleantes, mendigos, vagabundos y otros marginados del sistema, para enviarlos a Jamaica como condena. Así se remediaría la falta de efectivos que desde 1656 acusaba el contingente expedicionario, a la vez que se purgaría la sociedad inglesa de los «seres problemáticos»<sup>347</sup>.

En su empeño por estimular el poblamiento intensivo de la isla, acorde a la máxima de que poblar implica conquistar, Cromwell ordenó el envío de 2.000 mujeres jóvenes<sup>348</sup>, en edad reproductiva, para así garantizar una futura población autóctona de pobladores anglosajones; para marzo de 1656, se habían embarcado 400 mujeres en diez cargueros con víveres y pertrechos que tenían como destino Jamaica, adonde llegaron el 22 de septiembre<sup>349</sup>. En este cometido de poblar la isla debería colaborar también las restantes colonias en la región, algunas de

---

<sup>345</sup> BL Eg MS 2395, A Report Concerning the Affairs in America, Tobias Bridge, Martin Noel and Stephen Winthrop, s.l., 2/6/ [1657], fol. 123rv.

<sup>346</sup> *Ibid.*, To the Right Honourable the Committee of the Council for the Affairs of Jamaica, s.l., 11/1/1658, fol. 157rv; Thomas Povey, Tobias Bridge, Stephen Winthrop, Richard Sydenham and Martin Noel to his Highness, 17/10/1658, fols. 158v-159r; A Design for the serving of the West Indies [1658], fols. 167r-168r.

<sup>347</sup> *Ibid.*, fols. 167r.

<sup>348</sup> AMN VP 38/44/100, Carta del marqués de Villarrubia a su hermano, Santillán, 2/4/1656.

<sup>349</sup> TNA SP 18/125/9-10, Secretary Nicholas to Joseph Jane, Cologne, 14/3/1656.

las cuales podrían verse aliviadas de su elevada densidad demográfica enviando excedente de población a Jamaica. El gobernador Luke Stoakes, de la isla de Nevis, expresó su voluntad de cooperar en la empresa jamaicana. Él mismo se trasladó a Jamaica con 1.600 pobladores más procedentes de la colonia de Nevis, que por su aclimatación a las condiciones del Caribe se esperaba que fuesen los más idóneos. Aunque así lo dictaba la lógica, no surtió efecto; del grupo inicial solo sobrevivirían 400 colonos, contándose entre los fallecidos el propio gobernador Stoakes y su familia<sup>350</sup>.

El testimonio de Richard Hopp, según el cual Cromwell tenía dispuesto el envío de 50-60 navíos y 14.000 efectivos a Jamaica para completar la conquista de las Antillas resulta inverosímilmente exagerado, dados los problemas presupuestarios que planteaba el mantenimiento de las tropas desplegadas<sup>351</sup>. Pero en las inmediaciones, en la pléyade de islas de las Antillas Pequeñas donde los ingleses ejercían su control, había una cantera de alrededor de 30.000 hombres que el gobernador español en la ciudad de Santiago de Cuba temía que fuesen empleados en la conquista de Jamaica. Un prisionero inglés que respondía al nombre de Josiah o Joseph Diel (sic), capturado por los españoles, aseguró que a comienzos de 1659 llegaron tres navíos a Jamaica con gran cantidad de bastimentos y pertrechos, mientras que otros tres bajeles habían dado fondo en Barbados para recoger 800 familias y enviarlas a la primera isla. Para entonces, Jamaica podía albergar una población aproximada de 2.600 seres, según el testimonio de los propios prisioneros ingleses<sup>352</sup>, lo que contradice los números más abultados que, por medio de las declaraciones de un capitán de navío de Maracaibo, manejaba el Consejo de Indias, de 4.000-5.000 ingleses residentes en dicha isla, una cantidad inconciliable con el ritmo vertiginoso de defunciones que se registró en ese lustro, como hemos visto<sup>353</sup>.

Como bien puede imaginarse, la prolongación de la campaña y las dificultades derivadas del abastecimiento de la cabeza de puente que los ingleses tenían en la isla repercutieron negativamente en las arcas del Protectorado, ya de por sí maltrechas por los exorbitados gastos militares que debía atender en los frentes domésticos, las aguas europeas y el Caribe. En el caso específico de Jamaica, que es el que nos ocupa aquí, supuso una abultada sangría de numerario, más aún si se considera la exigua extensión del territorio que se intentaba dominar, de apenas

---

<sup>350</sup> CSPC 1574-1660, Names of the Committee for the business of Jamaica, to the consider the debate concerning the removal thence of people from Nevis, 26/9/1655; AGI SD leg. 178B, Carta del maestro de campo Francisco de Proenza a Pedro Bayona, Jamaica, 6/1/1657; TSP, IV: 603, 749; V, 771; VI: 212; Pestana, 2017: 164.

<sup>351</sup> AGI SD leg. 178A, Declaraciones tomadas a dos prisioneros ingleses remitidos a Cartagena de Indias, incluidas en una carta del gobernador de esta ciudad, 7/8/1656; Reichert, 2009: 20.

<sup>352</sup> AGI SD leg. 178A, Declaraciones de prisioneros ingleses acerca del estado de Jamaica, enviadas al rey por el gobernador Pedro de Morales, Santiago de Cuba, 12/3/1659.

<sup>353</sup> AGI SD leg. 178B, Informe de la Casa de la Contratación, con la declaración que se le tomó en Cádiz al capitán de un navío procedente de Maracaibo, Sevilla, 13/1/1660; visto en la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 22/1/1660.

10.991 km<sup>2</sup>. El coste habitual para abastecer a un soldado era de 5 libras y 10 chelines por día, además de otros 30 chelines para suministrarles la ropa, mientras que en el caso de los oficiales era de 10 libras. Tanto los comisarios responsables de los asuntos tocantes a las Indias como los mandos militares convenían que no se podía dejar a los soldados ni a sus viudas sin sus pagas, pero que debido a la falta de numerario sería necesario plantear por el momento el mantenerlos únicamente con ropas, hamacas y el pan de munición<sup>354</sup>.

Las carencias hacendísticas por las que atravesaba el Protectorado en aquellos años se hacían sentir a la hora de abonar a tiempo los pagamentos de los soldados y marineros, con los consiguientes efectos perniciosos para la moral de la tropa, de por sí muy tocada por las pésimas condiciones del servicio. Todavía a comienzos de 1656 era posible responder con más garantías a los gastos de la expedición; el Consejo aprobó entonces el desembolso de 7.117 libras, 9 chelines y 4 peniques para provisiones de la flota y tropas desembarcadas, además de 3.000 libras como pensión para las mujeres de los soldados destacados<sup>355</sup>.

Pero la acumulación de estos atrasos se convirtió en uno de los principales asuntos de discusión en los debates celebrados en el seno del comité para los asuntos jamaicanos a fines de 1657. Además de los adeudos en los pagamentos para la oficialidad y la tropa, que ascendían a 24.368 libras, igualmente se acumulaban otras obligaciones que atender: 1.600 en concepto de nueve meses de compensaciones a las esposas de los oficiales y soldados movilizados en campaña por período; y otras 4.281, 11 chelines y 4 peniques para las viudas y familiares del personal militar caído en acto de servicio; todo lo cual representaba 30.251 libras y 8 chelines de atrasos acumulados que ni los propios miembros del comité para asuntos jamaicanos sabían cómo podrían pagar<sup>356</sup>. Todo ello sin considerar otras deudas acumuladas con los proveedores de pertrechos y raciones para el abastecimiento de las tropas.

Hacia 1658, solo quedaban 2.000 efectivos en servicio en Jamaica, pero cada vez resultaba más complicado asegurar su operatividad<sup>357</sup>. Se propuso entonces la organización de una milicia más reducida en número cuya movilización costase 67 libras, 4 chelines y 2 peniques al día, 188 libras, 16 chelines y 8 peniques al mes y 24.463 libras, 16 chelines y 8 peniques al año, más otras 3.000 libras anuales para el aprovisionamiento, lo que supondrían 27.463 libras en

---

<sup>354</sup> BL Eg MS 2395, A Report Concerning..., fol. 123r; Taylor, 1969: 122-123; Pestana, 2017: 178-179. El pago de las compensaciones a las viudas y mujeres de los hombres movilizados en campaña resultó un quebradero de cabeza desde el mismo inicio de la expedición. CSPC 1574-1660, Petitions of the wives and assigns of those officers and soldiers who went to the West Indies under general Venables, Whitehall, 13/9/1655.

<sup>355</sup> CSPC 1574-1660, Orders of the Council of State, Whitehall, 26/3/1656.

<sup>356</sup> BL Eg MS 2395, Thomas Povey, Robert Bowes and Richard Sydenham to the Right Honourable the Committee of the Council for the Affairs of America, 15/12/1657, fols. 142r-143r; TNA CO 1/13/101, The Humble Petition of Thomas Brayne, Whitehall, 27/3/1658.

<sup>357</sup> BL Eg MS 2395, A Design for the serving..., fol. 167r.

total; asimismo, se planteó la posibilidad de que un tercio de los atrasos fuese deducido para destinarlo al avituallamiento, que otro tercio fuese abonado al contado en ropas y provisiones, y que el tercio restante a pagar se abonase al mando supremo de la expedición en un plazo estipulado<sup>358</sup>. El envío a Jamaica de 1.000 efectivos de refuerzo quedaría descartado, pues ganaba peso la opción de reducir el tamaño del contingente expedicionario, en vista de las dificultades para mantener a las tropas ya operativas en el terreno. Tan solo el transporte de 100 soldados a la isla y su mantenimiento durante un año de campaña exigiría un desembolso de 4.952 libras (425 por el transporte en barco hasta Jamaica, 1.200 por su abastecimiento durante doce meses de campaña y 3.327 en gastos varios), una cantidad que se estimaba más útil en socorrer a los soldados ya movilizados.

A fecha del 1 de febrero de 1658 el *Exchequer* consignó una partida de 103.045 libras, 18 chelines y 11 peniques —un tercio para provisiones— para las fuerzas expedicionarias en la isla de Jamaica, debiendo todavía 68.697 libras, 5 chelines y 11<sup>1</sup>/<sub>3</sub> peniques por los atrasos acumulados. A los oficiales que regresaron a Inglaterra en 1659, con la campaña prácticamente terminada, se les debía unas 8.222 libras, 10 chelines y 1 penique, según sus propias reclamaciones<sup>359</sup>. Para entonces del continente expedicionario solo seguían activos 1.600 hombres, oficiales incluidos, cuyos pagamentos mensuales suponían 4.153 libras y 2 chelines, lo que implicaba una suma anual de 53.990 libras y 6 chelines que, para los siguientes quince meses y hasta fecha del 26 de marzo de 1660, ascendía a 62.296 libras y 18 chelines; un tercio volvía a ser apartado para provisiones, debiéndose un total 110.228 libras, 11 chelines y 3<sup>1</sup>/<sub>3</sub> peniques. La deuda acumulada desde el inicio de la campaña hasta entrado el año de 1660 ascendía a 200.000 libras<sup>360</sup>. Ese fue, pues, el gasto militar general en que se tradujo el esfuerzo de guerra para el bando inglés. La progresiva acumulación de estos gastos ahondó el problema de endeudamiento que sufría el Tesoro.

Así pues, quedó de manifiesto que la supervivencia de esta embrionaria Jamaica inglesa obligaba al aprovisionamiento desde el exterior, no solamente desde la metrópoli, sino también desde las restantes colonias inglesas en las Indias Occidentales. La localización céntrica de Jamaica facilitaba una rápida comunicación por mar con el resto de asentamientos ingleses del

---

<sup>358</sup> *Ibid.*, Concerning the state of Jamaica..., fols. 157r, 158r; Concerning the fortifying and securing Jamaica, [1658] fol. 160v.

<sup>359</sup> TNA CO 1/13/179-180, An Abstract of the names and sums of money due to several officers returned from Jamaica who are now living and do at present claim the same (all deductions being made) their arrears at large being formerly stated and reported to the Council, 11/10/1659.

<sup>360</sup> *CJ*, VII: 627-628, 631, 660; Stock (ed.), 1924, I: 263-264; Pestana, 2017: 178.

cinturón insular antillano, con los que fueron frecuentes los contactos gracias a las embarcaciones de aviso. De Barbados se esperaba que sirviese como el gran centro de aprovisionamiento y distribución de pertrechos de la región<sup>361</sup>. Gookin recabó la colaboración de los colonos de Nueva Inglaterra, que accedieron a enviar pertrechos navales, si bien, como apuntamos, sus gobiernos prefirieron mantenerse al margen del proyecto antillano<sup>362</sup>.

Muchos de los cargueros que zarpaban de los puertos ingleses con armas, calzado, vituallas, ropas, utilería de construcción y otros enseres eran fletados por particulares a los que las autoridades políticas les otorgaban licencias. Primordialmente estos envíos tenían como destino Jamaica, si bien solían descargarse previamente en Barbados, donde recalaban los barcos, previa distribución al resto de islas<sup>363</sup>. Pero esta isla, asimismo, por su reducida extensión (430 km<sup>2</sup>), tampoco era autosuficiente para mantener a su población, por lo que igualmente dependía de los suministros del exterior para su defensa y subsistencia, desde alimentos hasta instrumental con el que cultivar las plantaciones: caballos, esclavos, aperos de labranza, material de construcción, todo cuanto demandaban los plantadores de la isla que se les proporcionase a crédito a la espera de que sus plantaciones empezasen a fructificar<sup>364</sup>.

En cualquier caso, aunque se procuró agilizar y racionalizar la cadena de suministros para proveer a los soldados y marineros con sus raciones, la escasez supondría un serio problema para el éxito de la expedición hasta entrada la década de los sesenta. Ténganse presentes las dificultades que entrañaba el abastecimiento de 4.000 efectivos desde Inglaterra para seis meses seguidos<sup>365</sup>. Tal fue así, que se redujo a 15 libras de bizcocho, 3 libras de harina de trigo y ½ celemín de habas la ración que recibía cada hombre para veinte días, y a ½lb. diaria la ración de pan para la tropa<sup>366</sup>. Se aconsejaba distribuir las tropas de refresco en grupos pequeños

---

<sup>361</sup> TNA CO 1/13/30-31, By the Committee for managing his Highness's Affairs in America, Whitehall, 2/9/1656; 13/66, To the Right Honourable the Council at Whitehall the Committee for managing his Highness's Affairs in America humbly certifies, Treasury Chamber [London], 13/8/1657.

<sup>362</sup> CSPC 1574-1660, Orders of the Council of State, Whitehall, 7/3/1656; Petition of inhabitants of, and merchants and traders to New England, to the Council of State, 25/3/1656; *TSP*, IV: 601; V: 500-501.

<sup>363</sup> AGI SD leg. 58, Carta del conde de Peñalva al rey Felipe IV, Santo Domingo, 20/2/1656. Baste con citar estos casos concretos a modo ilustrativo. TNA CO 1/13/30-31, By the Committee for His Highness's Affairs in America, Whitehall, 2/9/1656; 13/51-52; William Allen, Thomas Hodbard, Dennis Gawden, John Harris y John Miller, patrones de los barcos *John* y *Katherine*, solicitaron licencia para transportar caballos a la isla de Barbados. Jamaica también adquiriría atractivo como destino comercial, *Ibid.*, 13/75, 83, 97; CSPC 1574-1660, Petitions of Robert Lewellin and Martin Noel, merchants, to the Lord Protector and his Council, 24-29/1/1655, 14/2/1655. Los mercaderes que comerciaban con Barbados representaron otro sostén para la cadena de suministros militares a Jamaica. *Ibid.*, Petitions of merchants trading to Barbados to the Council of State, 30/10, 6-9/11/1655.

<sup>364</sup> CSPC 1574-1660, Petition of George Pasfeild, commander of the Barbados Merchant of London to the Council, 1/4/1656; TNA CO 1/13/148, Petition of Robert Knightley to the Protector, Barbados, 20/1/1658.

<sup>365</sup> CSPC 1574-1660, Order to the Council of State, Whitehall, 8/5/1656.

<sup>366</sup> AGI SD leg. 178A, Declaraciones tomadas a dos prisioneros ingleses remitidos a Cartagena de Indias, incluidas en una carta del gobernador de esta ciudad, 7/8/1656; *TSP*, IV: 748-749. Una situación que tampoco mejoraría al año siguiente, como informó por escrito William Brayne a Cromwell, *Ibid.*, VI: 211-212.

y aislados para prevenir contagios masivos<sup>367</sup>. El suministro de bastimentos continuaría dependiendo del envío de provisiones en barco desde la metrópoli, a 4.700 millas de distancia, dado que las colonias circundantes no podían atender semejante demanda<sup>368</sup>.

Pese a intentarse una alternativa desde Nueva Inglaterra, en cuyos puertos se fletaban barcos masteleros para diversas clases de provisiones, resultó demasiado lenta como para ser funcional. Tampoco se solventaron del todo las deficiencias de almacenamiento y distribución de los víveres, por lo que el fantasma del hambre persistiría durante toda la campaña, lo que en no pocas ocasiones se debía a la negligencia de los proveedores y maestros de raciones de la expedición. El descontento que ocasionaban tales situaciones podía derivar en episodios de amotinamiento y desertión<sup>369</sup>. En fecha tan tardía como 1661 se siguieron reportando avisos de inanición entre los soldados, siendo necesario el despacho de navíos militares a Inglaterra para cargar provisiones, para desesperación de Edward D'Oyley, quien lamentaba no poder abastecer los barcos con más regularidad<sup>370</sup>.

Que los ingleses, a pesar de lidiar con tantos factores en su contra, lograsen perseverar con éxito en Jamaica es algo que se explica fundamentalmente por la cobertura logística que su marina militar les brindó. Las autoridades del Protectorado no descuidaron los aprestos navales para efectuar su política de guerra; en enero de 1656 el Almirantazgo trabaja en los aprestos de hasta ochenta navíos de guerra para despacharlos al Estrecho de Gibraltar y Jamaica. Por lo tanto, aquí, más que en cualquier otro factor, estribó la principal ventaja de los ingleses frente a los españoles: en la constante disponibilidad de una fuerza naval potente que se hiciese con el dominio del mar y la iniciativa. De hecho, en los informes ingleses puede percibirse una implícita asunción de la imposibilidad de éxito de la campaña sin la debida asistencia de la marina de guerra, por lo que se insistió denodadamente en que no se descuidase ni decayese bajo ningún concepto la presencia naval, así como el adecuado mantenimiento de los barcos y de la marinería<sup>371</sup>.

---

<sup>367</sup> BL Eg MS 2395, Considerations for the more convenient suppling of his Highness affairs in the West Indies, s.f., fols. 96r-98r; Concerning the state of Jamaica..., fols. 157rv, 158v-159r; Pestana, 2017: 163, 311.

<sup>368</sup> CSPC 1574-1660, Petition of Colonel Christopher Kaynell, Governor of Antigua, in behalf of the merchants, inhabitants, and traders there, to the Committee for Trade and Navigation, April, 1656; BL Eg MS 2395, Concerning the state of Jamaica..., fols. 157v-158r.

<sup>369</sup> AGI SD leg. 178A, Declaraciones tomadas a dos prisioneros ingleses remitidos a Cartagena de Indias, incluidas en una carta del gobernador de esta ciudad, 7/8/1656. Morales Padrón, 1952: 336. Acerca de las desertiones en el bando inglés, véase: Pestana, 2001: 66-71; 2017: 167.

<sup>370</sup> TNA SP 18/207/100-101, Thomas Shewell to Navy Commissioners, *Bristol*, 24/1/1659; BL Eg MS 2395, The State of Affairs of the English in Jamaica, 27/3/1660, fols. 241r-242r; TNA CO 1/15/78, Edward D'Oyley to the Right Honourable Commissioners of the Admiralty, Jamaica, 13/4/1661. En julio de 1658 informó Cornelius Burroughs de que solo había provisiones disponibles para un mes. Acerca de los problemas derivados del abastecimiento de la tropa, véase Pestana, 2017: 164-166, 177.

<sup>371</sup> BL Eg MS 2395, A Design for the serving..., fol. 167rv.

En contra de los pronósticos de Oliver Cromwell, el teatro de operaciones del Caribe no presencié enfrentamientos de gran entidad entre formaciones navales inglesas y españolas. Ello se debió a la sencilla razón de la tímida presencia de fuerzas navales españolas en la zona, con la salvedad de algunos bajeles y viejos pataches sueltos o de la presencia circunstancial de las flotas de Indias, cuyos capitanes al mando en todo momento procuraron eludir cualquier lid en la que se sabían inferiores en fuerza. Por consiguiente, la función principal que asumió la marina militar fue la del abastecimiento, un deber de incuestionable importancia para el éxito de la campaña, pero que, lejos de reportar la gloria y el botín que ofrecen los grandes combates por mar, generaban un hastío desesperante para las tripulaciones. Otros cometidos rutinarios que asumió la escuadra fueron los trabajos de reconocimiento de costas y comunicación entre los diseminados asentamientos ingleses en la región. Entre las primeras tareas que se le encomendó a la flota fue la vigilancia del litoral septentrional jamaicano, un tramo repleto de pequeñas calas que podían utilizar los españoles para desembarcar suministros y refuerzos procedentes de la cercana costa cubana para nutrir la guerrilla<sup>372</sup>.

Tras su regreso a Inglaterra, el almirante Penn había dejado estacionada en Jamaica una escuadra de fuerza considerable, de veintitrés bajeles, entre fragatas, cargueros y unidades menores para reconocimiento y aviso, a las órdenes de Goodson<sup>373</sup>. Merece la pena destacar las diferencias palmarias existentes en las condiciones de servicio a bordo de la escuadra con respecto a la miseria que padecieron los efectivos terrestres, al menos en los dos primeros años de la contienda. De entrada, jugaba a favor de las tripulaciones el no hallarse tan expuestos a los males endémicos de la isla y las facilidades para la cuarentena que proporcionaban los navíos. Estos, además, eran de reciente fábrica y se encontraban en condiciones generalmente buenas gracias al cuidado y mantenimiento previo al inicio de la campaña y la ausencia de choques armados, lo que explica que todavía en la primavera de 1656 imperase un contenido optimismo entre los mandos navales<sup>374</sup>.

Sin embargo, ello no implica la invulnerabilidad de la escuadra al irremisible deterioro resultante de la prolongación de la campaña en las correosas aguas caribeñas. Aunque la verdadera fatiga no empezaría a hacer mella en el ánimo de las tripulaciones hasta entrado el tercer año, ya en 1656 afloraron los primeros síntomas de un desgaste insoslayable que terminaría por hacer de la *broma marina* el enemigo más temido por los oficiales ingleses. Para las unidades

---

<sup>372</sup> Wright (ed.), 1923: 16-17; Morales, Padrón, 1952: 335.

<sup>373</sup> Entre las unidades militares, *Torrington, Gloucester, Laurel, Dover, Portland, Marston Moor, Indian, Selby, Falmouth, Martin, Arms of Holland, Cardiff* y *Hunter*. Major general Sedgwick to Secretary Thurloe, Jamaica, 30/4/1656, *TSP*, IV: 749.

<sup>374</sup> TNA CO 1/32/161, Captain Tarry to the Commissioners of the Admiralty, [1656]; Pestana, 2017: 179.

de más antigüedad, la ausencia de garantías de relevo podía entrañar el riesgo de quedar inutilizadas por las vías de agua, encallar y, en el peor de los casos, naufragar durante la travesía oceánica. El gran obstáculo estribaba en las insuficientes existencias de repuestos y otros pertrechos navales depositados en los almacenes de las bases antillanas como para atender la demanda de la escuadra al completo, lo que se traducía en una peligrosa dependencia de los suministros procedentes directamente desde la metrópoli<sup>375</sup>. Esto tensionaba todavía más el de por sí precario sostén logístico sobre el que se sustentaba la fuerza expedicionaria inglesa. Ante semejante perspectiva, los jefes militares de la escuadra discutieron la posibilidad de dejar estacionados en Jamaica seis u ocho barcos, los que estuviesen en condiciones más óptimas, pues sería una fuerza más que suficiente para defender la posición avanzada y patrullar las aguas, y enviar a Inglaterra los más dañados y necesitados de carena<sup>376</sup>.

Con el tiempo emergería otra dificultad: el reemplazo de marinería con población local ante las escasas posibilidades que ofrecía el *impressment* en las latitudes antillanas. Un problema que se iría agravando conforme al alargamiento de la campaña y la acumulación de bajas por enfermedad entre las tripulaciones de los barcos. En fecha tan temprana como la primavera de 1656 fueron remitidos los primeros informes a las autoridades del Almirantazgo en que se alertaba de la eventual falta de marineros con que completar las tripulaciones de los barcos. Pero no sería hasta 1657-1658 cuando el estado de la flota inglesa en el Caribe se viese severamente entredicho, dada la continuada falta de mantenimiento y el deterioro acusado por la exposición e incidencia a los agentes atmosféricos de la región antillana, pero también la mayor ausencia de disciplina entre las tripulaciones<sup>377</sup>.

Algunas de las fragatas presentaban demasiadas vías de agua como para operar con normalidad, viéndose en la tesitura de regresar a Inglaterra, frente a la más desalentadora perspectiva de acabar desguazadas en la costa jamaicana:

I have sent home the *Marston Moor* and the *Success*, who, if they should have stayed any longer, would have been spoiled with the worm, and not have had sails sufficient to have carried them out of the harbour [...] all the rest of the shipping, excepting such as I brought alone with me, and the small vessel I bought here, when they return into the harbour, will hardly be able to go out again, for want of sails and other necessary stores; so that your Highness is at very great charge and the shipping no way useful here.

---

<sup>375</sup> CSPC 1574-1660, Petition of Colonel Christopher Kaynell, Governor of Antigua, in behalf of the merchants, inhabitants, and traders there, to the Committee for Trade and Navigation, April, 1656.

<sup>376</sup> Acerca de los problemas para abastecer de forma adecuada y constante los barcos, consúltense las siguientes referencias: TNA CO 1/33/9, 13, 34-35, 43; *TSP*, IV: 602, 694-695, 749; Pestana, 2017: 318-319.

<sup>377</sup> *TSP*, IV: 451-452, 748-749; Rodger, 2006: 24, 60; Pestana, 2017: 179.

Otras naves, sin llegar a extremos tan desesperados, veían que sus últimas existencias de vituallas y pertrechos se consumían del todo, lo que obligaba a redoblar los esfuerzos por abastecerlas y asumir los costes adicionales que conllevaba. Otra opción era la de proveerse de cuanto fuese aprovechable de la isla: «the fleet is much worse; for when I delivered them their last month's provision; I sent them out to plentifullest places of the island to hunt, and by that means to spare their provisions...»; mientras, los marineros acusaban los avatares de la falta de avituallamiento, ropas y otros suministros esenciales, para consternación de sus oficiales, que temían que decayese el espíritu combativo de los soldados y marineros: «I fear many of the seamen will be in great hazard of starving [...] their spirits have been so dejected by the want of necessary food and raiment»<sup>378</sup>.

El dispositivo naval inglés en las Antillas se vio sometido a las presiones y condicionantes consustanciales al propio curso de las operaciones militares, así en las Indias como en los otros escenarios. Llegado septiembre de 1657, la urgencia de la situación en la que se encontraban algunos de los navíos, demasiado deteriorados por la prolongación del servicio, impuso a los mandos navales un repliegue parcial de la escuadra. En Jamaica permanecieron estacionadas las siguientes fragatas: *Indian, Convertine, Paul, Grantham, Golden Falcon, Martin, Cagway, New Pearl, Hunter Hoy, Blackmore, Chestnut, Dolphin y Hector* (que navegaría desde Plymouth en noviembre de 1657 para unirse a la formación); por lo que respecta al buque insignia, el *Marston Moor*, regresaría temporalmente, en diciembre, a su base en la costa de Kent, para al año siguiente reincorporarse a la escuadra antillana<sup>379</sup>. El testimonio de Francisco Sánchez de Arce confirmaba que los ingleses habían dejado un pequeño grupo de fragatas, entre las que se encontraban cuatro de sus mejor artilladas, con 40-46 piezas de artillería y 400 hombres a bordo de cada una, mientras habían retirado la mayor parte de las restantes<sup>380</sup>.

La lógica más aplastante, impuesta por los condicionantes geográficos del teatro de operaciones del Caribe, no admitía réplicas contrarias al empleo intensivo de fuerzas navales para abastecer la isla y prevenir cualquier auxilio a los guerrilleros españoles. En Londres eran conscientes de la elevada carga presupuestaria que acarrearía el mantenimiento de una escuadra que se hallaba desplegada a 4.000 millas de distancia. A lo que se sumaba la frustrante ausencia de oportunidades para el lucimiento en combate, el pillaje y el botín. Nada de esto disuadió a Oliver Cromwell, en cuya mente había concebido Jamaica como una gran base para la marina militar

---

<sup>378</sup> Lieutenant-general Brayne to the Lord Protector, *Cagway*, Jamaica, 18/4/1657, *TSP*, VI: 211-212.

<sup>379</sup> BL Eg MS 2395, A list of ships remaining at Jamaica when the last account came from thence, which was dated the 10<sup>th</sup> Sept. 1657, fol. 140r.

<sup>380</sup> AGI SD leg. 178A, Declaración de Francisco Sánchez de Arce vista en el Consejo de Indias, Madrid, 22/3/1658.

inglesa desde la que hostigar los asentamientos costeros españoles y las flotas del tesoro, tal y como le fue ordenado primero a Penn y luego a Goodson. Este seguiría con escrupulosidad las indicaciones de su predecesor durante el tiempo que permaneció al frente de la escuadra, hasta enero de 1657, cuando abandonó el Caribe. Sería sustituido por Christopher Myngs, un oficial competente que había llegado a Jamaica por primera vez en enero de 1656, con la incorporación del *Marston Moor* al dispositivo naval del vicealmirante Goodson. Cabe reconocerle a Myngs su meticulosidad en la observancia de las instrucciones recibidas de Edward D'Olyley hasta el final oficial de la guerra<sup>381</sup>.

Como tuvimos ocasión de explicar, uno de los pilares fundamentales en los que se sustentaba el proyecto del *Western Design* era en la captura de las flotas del tesoro para financiar la contienda. Así se le hizo saber a los oficiales responsables del dispositivo naval en las aguas caribeñas, a quienes se les entregaron instrucciones para que obrasen en consecuencia. Sin embargo, la falta de resultados ante la ausencia de noticias de las flotas españolas o la imposibilidad de prenderlas, unido a la consiguiente frustración que ello ocasionaría entre las tripulaciones y los oficiales abonaría el camino a la pérdida de escrúpulos al designar objetivos susceptibles de ataque. El mando inglés buscó en los bajeles sueltos una alternativa que satisficiera las apetencias de botín de los marineros y aplacasen su ánimo<sup>382</sup>. Como tampoco se desestimó el abordaje de naves mercantes de pabellón neutral, especialmente de las Provincias Unidas, con lo que asimismo se desprenderían de un importante competidor comercial<sup>383</sup>.

En sus testimonios escritos, William Goodson reconoció que nunca desestimó el pillaje de asentamientos litorales españoles como una opción legítima para abastecerse<sup>384</sup>. No solo

---

<sup>381</sup> En realidad, fue Lewis Morris quien solicitó relevar a Goodson, pero William Brayne lo desestimó al saber que a Morris lo movía la necesidad de resolver su insolvencia financiera y solicitaba que se le abonasen 1.000 libras. Lieutenant-general Brayne to Secretary Thurloe, *Cagway*, Jamaica, 9/7/1657, *TSP*, VI: 391-392. Una alusión explícita a la llegada de Myngs al Caribe, en TNA CO 1/13/116, By the Commissioners for the Admiralty and Navy to Robert Blackborne, 31/7/1658.

<sup>382</sup> Vice-admiral Goodson to Secretary Thurloe, *Torrington*, Jamaica, 13/4/1656, *TSP*, IV: 694-695. Por ejemplo, una de las primeras víctimas de la escuadra inglesa, en junio de 1655, fue un barco mastelero con bastimentos que había zarpado de Coro con destino Santo Domingo, cuyo cargamento robaron los ingleses. AGI SD leg. 178B, Resumen de las declaraciones del estado de cosas en Jamaica, Mérida de Yucatán, 11/9/1655. Como también se las apañaron para interceptar los bajeles despachados por el gobernador de Cartagena de Indias con el situado de 20.000 pesos para los presidios de Santo Domingo y Puerto Rico, leg. 178A, Declaración de Francisco Sánchez de Arce vista en el Consejo de Indias, Madrid, 22/3/1658.

<sup>383</sup> *TSP*, IV: 454-455. La falta de registros oficiales de estas capturas realizadas en el Caribe se explica por el propio carácter extraoficial que adquirió la ofensiva inglesa y la ausencia de un organismo facultado que juzgase por válidas los prendimientos. Pero la abundancia de quejas y referencias dispersas es reveladora de la lucha armada que presenció el resto del teatro caribeño entre la escuadra inglesa y los bajeles neerlandeses que singlaban en aquellas aguas. TNA CO 1/33/19, To the Commissioners of Admiralty and Navy, 27/1/1657; 33/100-101, To the Commissioners of Admiralty, 2/3/1658; 33/145, Cornelius Burroughs to Robert Blackborne, 9/6/1659; Morales Padrón, 1952: 345; Pestana, 2017: 187-188, 320-321.

<sup>384</sup> BL Egerton MS 2395, Proposals of certain ships for the West Indies and other necessaries for fleet and army humbly represented by William Goodson, 5/7/1657, fols. 124r-127r.

porque no contravenía las pautas generales dadas por Cromwell, sino porque era una medida tanto de hacer sentir la guerra en toda la ribera caribeña como de salvar el precario equilibrio de supervivencia por el que atravesaba la fuerza naval inglesa en el Caribe. Esa laxitud —por no decir manifiesta falta de escrúpulos— aplacaría los ánimos de una marinería descontenta por la insatisfacción de un servicio en condiciones muy duras, precarias y que hasta la fecha no habían deparado ninguna ganancia tangible<sup>385</sup>.

La primera oportunidad de capturar una flota del tesoro se le presentó a los ingleses muy temprano, en julio de 1655, pocos meses después de haber desembarcado sus tropas en Jamaica. Goodson trató de prender el convoy del marqués de Montealegre en su derrota a La Habana, en el camino de regreso a España, por lo que lo aguardó con su escuadra a las puertas del Estrecho de Florida, aunque no tuvo éxito. Los vigías de Cabo Corrientes, en el extremo occidental de Cuba, dieron la voz de alerta para prevenir al marqués de Montealegre, justo cuando su armada singlaba bordeando dicho paraje. Montealegre hizo virar su armada a Veracruz para eludir lo que hubiese sido un encuentro muy desigual en fuerzas<sup>386</sup>. Pese a que la flota española se zafó, la oportunidad de apresarla, culminando así uno de los objetivos marcados, estuvo lo bastante cerca como para que los mandos ingleses perseverasen, acaso confiando que la suerte les sonriese un poco más la próxima vez.

En vista de la pérdida del botín, Goodson resolvió atacar con su escuadra una serie de poblaciones costeras de escasa entidad y alguna otra ciudad más importante, como Coro, el puerto de Trinidad y Santa Marta, que ocupó entre los días 3 y 17 de septiembre, tras lo que se procedió a su saqueo, quema y demolición de estructuras defensivas, como medida punitiva por no haber abonado sus habitantes un rescate de 20.000 pesos. El saqueo no proporcionó botín reseñable, salvo por unas piezas de artillería que capturaron. Tres días más tarde, Goodson se dejaría ver con sus barcos frente a Cartagena, confiando en encontrar allí el tesoro peruano<sup>387</sup>. De cualquier modo, incluso de haber perseverado más tiempo, los ingleses no habrían obtenido ningún tesoro, pues la plata del Perú no pudo llegar a Portobelo debido al naufragio frente a Chanduy del galeón *Jesús María de la Concepción*, de 1.200 toneladas y 54 cañones, capitana de la Armada del Mar del Sur, a bordo del cual iban los caudales para el rey y particulares<sup>388</sup>.

---

<sup>385</sup> AGI SD leg. 178A, Carta del oidor Gaspar Vélez de Mantilla al rey Felipe IV, Santo Domingo, 7/8/1660.

<sup>386</sup> AGI SF leg. 42 R.5 N.101, Quinto capítulo de carta de la ciudad, Cartagena de Indias, 2/7/1655; IG leg. 1876, Carta del marqués de Montealegre al rey, Cabo de Corrientes, 19/7/1655.

<sup>387</sup> AGI Panamá, leg. 21, R.9, N. 62, Carta de Pedro Carrillo de Guzmán al rey Felipe IV, Panamá, 28/11/1655; SD leg. 58, Carta del conde de Peñalva al rey, Santo Domingo, 20/1/1656; IG leg. 2606 y SD leg. 178A, Autos de Pedro Zapata a Felipe IV, Cartagena de Indias, 24-25/4/1656; Major Robert Sedgwick to the Protector, Jamaica, 5/11/1655, *TSP*, IV: 152-153.

<sup>388</sup> El caudal que llevaba registrado oficialmente la capitana era de 1.175.298 pesos para su ingreso en la caja real de Panamá. AGI IG leg. 770, Relación de la pérdida de la capitana del Mar del Sur, Cartagena de Indias, 22/1/1655.

Tras esta primera incursión, Goodson regresó a Jamaica con su escuadra para recuperarse del agotamiento de meses de servicio. Desde Inglaterra, Cromwell insistía en la necesidad de capturar las flotas del tesoro para que la contienda fuese económicamente viable. Quería que sus oficiales tuviesen a punto los barcos de la escuadra jamaicana y cuidasen de ellos, exigiéndoles que los mantuviesen debidamente abastecidos con todo cuanto solicitasen.

Durante los primeros meses de 1656 las patrullas inglesas merodearon a lo largo del litoral venezolano, muy expuesto, desprotegido y escasamente poblado, aunque no poseemos indicios de incursiones reseñables contra ningún objetivo específico<sup>389</sup>. A comienzos de marzo, los ingleses extendieron sus incursiones a los tramos litorales más occidentales, próximos a la ciudad de Portobelo, una zona de gran sensibilidad estratégica para el sistema imperial español ya que por ella fluía el caudal procedente del Perú. El 9 de marzo los ingleses echaron gente a tierra e incendiaron el cuartel de Chagres y el fuerte San Lorenzo. Para cuando el ejército de auxilio enviado por el presidente Carrillo llegó a la zona, los ingleses ya se habían ido<sup>390</sup>. Simultáneamente, dos bajeles de ingleses y franceses intentaron una incursión infructuosa contra el fuerte de Araya<sup>391</sup>.

Meses después, el 4 de mayo, el destacamento español en Riohacha (o Río Hacha) fue objeto de la agresión inglesa, quienes habían desembarcado 450 efectivos. Hicieron sesenta prisioneros entre los españoles, capturaron toda la artillería que encontraron y algunos enseres de poco valor. Tras ello, quemaron los asentamientos antes de irse, pero sin conseguir trofeo alguno de valor económico<sup>392</sup>. Al igual que las flotas del tesoro, las ciudades portuarias de Cartagena y La Habana seguían representando los objetivos más anhelados por los oficiales navales ingleses, quienes se percataban del riesgo que entrañaría cualquier acción directa desde el mar contra ambas plazas.

Si se quería capturar una flota española, debía hacerse durante la travesía, evitando que pudiese refugiarse al abrigo de algún puerto seguro. Todavía en la primavera de 1656 había expectativas de una pronta ocasión de hacerse con otro convoy español. En mayo, cuando la flota de Nueva España del general Diego de Egües y Beaumont singlaba a la vista de Santiago

---

En las tareas de buceo se rescataron 1.600.000 ducados y 18 cañones. Serrano Mangas, 1991: 57; Pérez-Mallaína Bueno, 1996: 91. La nao almiranta sí pudo regresar, de lo que se tuvo noticia el 20 de diciembre de 1654. AGI IG leg. 770, Carta del veedor Francisco Mexía de Castro al rey, Cartagena de Indias, 24/1/1655.

<sup>389</sup> AGI SD leg. 58, Carta del conde de Peñalva al rey Felipe IV, Santo Domingo, 20/2/1656.

<sup>390</sup> AGI Panamá leg. 22, R.1 N.1, Pedro Carillo de Guzmán informa del ataque a Chagres, Panamá, 13/7/1656; Castillero Calvo, 2016: 117, 147. Castillero Calvo se refiere a una «fuerza pirática», pero lo cierto es que se trataba de un contingente convencional.

<sup>391</sup> AGI IG leg. 770, Carta del gobernador de Cumaná, Cumaná, 1/4/1656.

<sup>392</sup> AGI SD leg. 178A, Declaraciones tomadas a dos prisioneros ingleses remitidos a Cartagena de Indias, incluidas en una carta del gobernador de esta ciudad, 7/8/1656. Alusiones a esta incursión en Taylor, 1969: 139-141.

de Cuba, el gobernador de la plaza, Pedro Bayona, previno al general del peligro que corrían sus barcos. Una vez más, fue el oportuno aviso de las vigías terrestres lo que salvó a los galeones y mercantes españoles, que esquivaron a la escuadra enemiga<sup>393</sup>.

Ese verano se asistió a un gran trasiego de embarcaciones de aviso en las aguas caribeñas, que salvaban las derrotas entre las principales plazas de la región, previniéndolas para que guareciesen los galeones de la flota de Nueva España<sup>394</sup>. Los galeones de Diego de Medina y Juan de Montañó, que navegaban en convoy con Diego de Egües, también tuvieron que retirarse al abrigo de las defensas de Cartagena durante más tiempo del esperado para no caer víctimas de la armada inglesa<sup>395</sup>. Los últimos intentos de Goodson por bloquear la flota de Nueva España en su trayecto a La Habana, en el otoño de 1656, tampoco conocieron mejor suerte por levantar el cerco con demasiada prontitud, tras ocho semanas de espera. El ataque frontal contra el puerto habanero ni se contemplaba, ya que sería una temeridad, aunque sí desembarcaron 500 infantes en Matanzas para acopiar víveres y leña<sup>396</sup>.

De nuevo, las expectativas de botín cayeron en saco roto para desesperación de los jefes navales ingleses, que solo podían ralentizar el ritmo de la Carrera de las Indias, pero se veían incapaces de obstruirla del todo<sup>397</sup>. Ante esta falta de resultados, William Goodson se retiraría a Inglaterra en enero de 1657 llevándose consigo nueve fragatas de la escuadra jamaicana, ahora seriamente reducida en número de unidades. En julio de ese año Goodson esbozó por escrito una serie de pautas generales para mejorar el rendimiento de la escuadra. Su modelo era una formación integrada por catorce fragatas de tercera, cuarta y quinta clase, cuyas unidades más ligeras sirviesen como reconocimiento y avanzadilla. Juzgaba que eso bastaría para enfrentarse con éxito a las flotas españolas, en caso de combate, como para emprender bloqueos de puertos y tramos litorales y auxiliar las posiciones avanzadas más vulnerables. Goodson trataba de hallar la forma de maximizar el rendimiento de la escuadra en el Caribe, consciente de lo costoso que resultaba su mantenimiento. Era del parecer de que cinc naves ágiles y marineras bastaban para cubrir la singladura entre Cartagena y Portobelo e interceptar los galeones de la plata. Simultáneamente, las embarcaciones más ligeras patrullarían las proximidades, adelantándose para avistar al enemigo y prevenir toda asistencia militar que transportasen por mar<sup>398</sup>.

---

<sup>393</sup> AGI SD leg. 1126 (lib 1), Real cédula de Felipe IV a Pedro Bayona, San Lorenzo, 25/10/1656, fol. 40r.

<sup>394</sup> AGI C leg. 3760, Orden de pago de Diego de Egües para abonar 8.000 rs. y 11.200 rs. a los capitanes Gaspar de Vargas Machucha y Diego de Estrada, respectivamente, por los avisos despachados, Veracruz, 5 y 23/8/1656.

<sup>395</sup> AGI Panamá leg. 22, R.1 N.5, Informe de Pedro Carrillo de Guzmán, Panamá, 8/11/1656

<sup>396</sup> AGI IG leg. 2598, Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 14/3/1657.

<sup>397</sup> AGI IG leg. 1876, Carta de la Casa de la Contratación al rey, Sevilla, 28/9/1656.

<sup>398</sup> BL Egerton MS 2395, Proposals of certain ships for the West Indies, fols. 124r-127r.

Sin embargo, con la partida de Goodson solo quedaban seis navíos y dos balandras operando en Jamaica, ahora bajo las órdenes de Christopher Myngs, quien izó su insignia a bordo del *Marston Moor*<sup>399</sup>. Myngs asumió el cometido de bloquear las flotas del tesoro y las principales bases navales españolas, siguiendo las instrucciones de D'Oyley. Pronto se convirtió en el terror de los asentamientos españoles ribereños, cuyos gobernadores, concedores de la indefensión de sus ciudades, temían que en cualquier momento se dibujase en lontananza el perfil de los navíos ingleses<sup>400</sup>. En el verano de 1657 corrieron los rumores que afirmaban la caída de Santa Catalina y del castillo de Bocachica (puerto de Cartagena), en poder de los ingleses. Sin embargo, no había ninguna evidencia que respaldase tales afirmaciones, al margen de la recurrente presencia inglesa en la zona<sup>401</sup>. Como tampoco nada confirmaba la supuesta presencia de una veintena de fragatas inglesas —todas artilladas con treinta piezas— en el canal de Bahamas, según declaró Francisco Sánchez de Arce<sup>402</sup>, dado que la escuadra de Goodson nunca aunó tantos navíos, y menos de semejante fuerza.

En 1658 los esfuerzos de Myngs priorizaron la patrulla y reconocimiento de las inmediaciones de Cartagena de Indias y Portobelo, donde se acrecentaban las posibilidades de avistar la flota de Tierra Firme. Aprovechó, además, para incursionar sobre Santa Marta, nuevamente víctima de la armada inglesa, Tolú y otros asentamientos de menor entidad, víctimas de estas depredaciones<sup>403</sup>. La asiduidad con que Santa Marta se convirtió en escenario involuntario de las rapiñas inglesas motivó que las autoridades municipales requiriesen los servicios de Juan de Somodevilla Tejada, ingeniero militar, para que estudiase la forma de fortificar la ciudad<sup>404</sup>. En general, la campaña de 1659 resultó provechosa para los ingleses en lo que respectaba al botín conseguido. En enero se hizo a la mar la flota de Myngs, que volvió a poner rumbo a la costa de Panamá y Tierra Firme, presumiblemente para tomar el puerto de Cartagena. Debido a la insuficiencia de fuerzas navales para atacar una plaza tan fuertemente defendida, Myngs se retiró<sup>405</sup>. El dispositivo naval inglés en el Caribe era lo bastante poderoso como para hostigar las costas bajo dominio español, pero no para conquistar una gran ciudad fortificada.

A lo largo de la primavera, la escuadra de Myngs focalizó su campaña en la costa venezolana, de lo que alertaron los vigías de La Guaira y Puerto Cabello, quienes advirtieron entre

---

<sup>399</sup> TNA SP 18/213/106, List of ships appointed to guard the coast, Straits and Jamaica, 31/7/1659.

<sup>400</sup> Rowland, 1935: 303-304.

<sup>401</sup> AGI IG leg. 771, Carta de la Casa de la Contratación al rey, Sevilla, 26/6/1657; Rowland, 1935: 303.

<sup>402</sup> AGI SD leg. 178A, Declaración de Francisco Sánchez de Arce vista en el Consejo de Indias, Madrid, 22/3/1658.

<sup>403</sup> Long, 1774, I: 277; Pestana, 2017: 188.

<sup>404</sup> AMN VP 39/45/109, Informe del marqués de Villarrubia al rey, s.l., 16/7/1659.

<sup>405</sup> Contentándose con el prendimiento de un carguero que transportaba cacao para Nueva España. AGI SD leg. 178A, Carta de don Pedro de Morales al rey Felipe IV, dando cuenta de la declaración del prisionero Josiah ¿Daniel? (sic), Santiago de Cuba, 12/3/1659; *Rich News from Jamaica*, 1659.

cinco y diez velas del enemigo, según diferentes versiones. Los ingleses desembarcaron 600 infantes para saquear todo aquel tramo litoral; quemaron y arrasaron poblados, hatos y haciendas, hasta finalmente irrumpir en Coro y Cumaná, ciudades que sometieron a un fuerte pillaje antes de calcinarlas<sup>406</sup>. Pedro de Porres acusó de negligencia a las autoridades de las Islas de Barlovento por no haberle prevenido a tiempo como para disponer medios defensivos, como lo confirmó un capitán de navío procedente de Maracaibo<sup>407</sup>. Durante el saqueo de Cumaná, los ingleses se apoderaron del situado consignado para Santo Domingo y los otros presidios antillanos, cuyo importe, según las declaraciones del fiscal Jacinto Vargas Campuzano, de la Real Audiencia de Santo Domingo, ascendía a 49.500 pesos<sup>408</sup>.

Los vecinos de la segunda propusieron al monarca que la ciudad fuese trasladada tierra adentro o fortificada para prevenir futuras agresiones<sup>409</sup>. La cifra exacta del trofeo obtenido por Myngs en su *raid* contra el litoral venezolano es tan incierta como polémica; al capitán se lo acusó de un delito de desfalco en el reparto del botín, que bien pudo ascender a un cuarto de millón de libras esterlinas. D'Oyley hizo arrestarlo y enviarlo de regreso a Inglaterra a bordo del *Marston Moor* para que rindiese cuentas ante una corte marcial. Sin embargo, cuando en 1660 regresó a la metrópoli, en el fragor de la contrarrevolución presbiteriana que condujo al restablecimiento de la Corona, eludió cualquier condena y mantuvo su rango como oficial de la marina. Es más, en 1662 las autoridades militares lo requerirían para futuras operaciones en las latitudes antillanas<sup>410</sup>.

Tras la marcha del *Marston Moor*, en Jamaica solo quedaron estacionados siete barcos, el mayor de ellos el *Diamond*, de unas 350 toneladas y 36 piezas de porte, mientras que las restantes unidades eran de quinta y sexta clase, de 22-4 cañones<sup>411</sup>. En suma, un dispositivo naval reducido en comparación con la fuerza inicial, pero que seguía siendo capaz para misiones de patrulla y vigilancia del litoral jamaicano<sup>412</sup>. Y es que la delicada situación interna por la que atravesaba Inglaterra entonces, sumida en el caos de la anarquía, obligó a un repliegue de todas sus fuerzas navales en servicio. Esta retirada parcial sería transitoria y abriría un breve *impasse*,

---

<sup>406</sup> AGI SD leg. 178A, Carta del gobernador José Novoa al rey Felipe IV, Puerto Rico, 8/7/1659; Carta de Pedro de Porres Toledo, capitán general de Caracas, al rey, Caracas, 22/10/1657; leg. 625, Certificación del prior y religiosos del convento, Cumaná, 2/2/1660.

<sup>407</sup> AGI SD leg. 178A, Junta de Guerra de Indias, Madrid, 22/1/1660.

<sup>408</sup> AGI SD leg. 58, Informe del fiscal Jacinto Vargas Campuzano, Santo Domingo, 16/11/1659.

<sup>409</sup> AGI SD leg. 625, El gobierno de la ciudad de Cumaná a Felipe IV, Cumaná, 11/11/1659.

<sup>410</sup> Lucena Salmoral, 1992: 176; Pestana, 2017: 188-189. Cornelius Burroughs elogió el periplo de saqueo que protagonizó la escuadra capitaneada por Myngs, dado que reportó pingües beneficios, que cifró en 300.000£. *Rich News from Jamaica*, 1659.

<sup>411</sup> TNA SP 18/216/123r, List of the ships of the Channel, Jamaica, the Straits and the Sound, ca. November, 1659.

<sup>412</sup> AGI SD leg. 178A, Relación de Pedro Bayona sobre el estado de Jamaica, Madrid, 12/8/1660.

de un año, que los escasos guerrilleros españoles que aún permanecían en Jamaica aprovecharían para retirarse.

### **3.5. Los intentos españoles por socorrer Jamaica (1655-1659)**

En el capítulo anterior hemos descrito las condiciones afrontadas por los ingleses en su expedición antillana, ya en Santo Domingo y Jamaica como en el resto de la cuenca del Mar Caribe donde emprendieron acciones hostiles. Este capítulo lo dedicaremos a los sucesivos intentos españoles por revertir la conquista de Jamaica y expulsar de ella a los ingleses. Quedaba pendiente de precisar la estrategia que se adoptaría en las Indias frente al enemigo. El observador atento advertirá que la escasez de medios militares, sobre todo en el mar, actuó como un condicionante adverso a la hora de plantear una respuesta contundente y disuasoria.

Este detalle no escapó al entendimiento del rey, quien estaba bien informado de cuanto acontecía en sus dominios de ultramar. Conocía la importancia geoestratégica de Jamaica, que, por hallarse al paso de la singladura que seguían las flotas de Indias, podía convertirse en un temible escollo para las comunicaciones marítimas en la región caribeña<sup>413</sup>. Las autoridades españolas tendrían entonces la ocasión de lamentar las posibilidades desaprovechadas al no haberle prestado al proyecto de la Armada de Barlovento la atención que merecía, cuando precisamente su razón de ser había sido desde el principio la salvaguarda del Caribe. En vista de la facilidad con que los ingleses se enseñoreaban por el mar, ahora todo eran prisas por revivir dicha formación y enmendar un descuido largamente postergado.

Pero ya era demasiado tarde y jugaban demasiados factores en contra como para reflotar con garantías de éxito el proyecto de la Armada de Barlovento. Con tantos compromisos militares en juego, cada maravedí disponible se destinaba a sobrevivir día a día; ya no quedaba margen para pensar en el medio plazo. De entrada, la Junta de Guerra de Indias se inclinó por despachar 400 infantes, armas, municiones, pertrechos y víveres a los presidios de Santo Domingo y Puerto Rico, que serían reforzados con 300 y 100 soldados, respectivamente, con el objeto de asegurar su defensa. Los problemas presupuestarios por los que atravesaba la Casa de la Contratación dificultaron esta tarea, por lo que hubo de recurrirse a dos bajeles neerlandeses y al caudal originalmente previsto para gastos de fábrica de navíos<sup>414</sup>. En la región caribeña la

---

<sup>413</sup> AGI SD leg. 1126 (lib. 1), Real cédula de Felipe IV al duque de Albuquerque, virrey de Nueva España, San Lorenzo, 25/10/1656, fol. 51v.

<sup>414</sup> AGI SD leg. 273, Junta de Guerra de Indias, Madrid, 25/11/1655; Carta del conde de Villaumbrosa al rey Felipe IV en que propone cuatro patentes de capitanes de infantería para comandar los 400 infantes, Sevilla, 30/11/1655. La lista de pertrechos para aprovisionar la plaza de Santo Domingo: 300 quintales de pólvora, 16 piezas de hierro de la artillería de armada que hay en Cádiz, 16.000 balas de artillería correspondientes al calibre de las piezas, 1.400 armas de fuego con aderezos, 2.000 hierros de picas, 500 marrajos, 500 picos, 400 hachas de uno y dos

alarma se extendió durante el verano por todas las plazas costeras, inclusive los extensos e inermes tramos litorales del continente, donde cada presidio se preparaba como mejor podía para defenderse en caso de agresión. Habida cuenta del palmario abandono que aquejaba a algunas de estas plazas, se informó al monarca de los pertrechos militares que, aparte de Santo Domingo, requerirían también los demás presidios antillanos.

En medio de la alarma afloró la iniciativa privada de algunos gobernadores y personas de autoridad. El gobernador Pedro Zapata de Mendoza, al frente de Cartagena de Indias, nada más conocer la evolución de los acontecimientos en Jamaica, hizo auxiliar como mejor pudo, con víveres y hombres, a los guerrilleros españoles que allí resistían. A su vez, recabó la asistencia de Pedro Carrillo de Guzmán, presidente de Panamá, para atender la petición de ayuda de los guerrilleros españoles con el envío de 200 lanceros; también solicitó apoyo de otros 200 lanceros a don Dionisio Pérez Manrique; asimismo, el propio Zapata dispondría otros 200 efectivos más para reunir el total de 600 hombres de lanza<sup>415</sup>. Este reducido contingente desembarcó en Puerto Pereda (Jamaica), en octubre de 1655, por lo que ha de reconocérsele como la primera fuerza de socorro que acudió en auxilio de los guerrilleros españoles<sup>416</sup>.

Tabla 7. Armas y municiones requeridas para los presidios de Barlovento<sup>[i]</sup>

Mosquetes	Arcabuces	Pólvora	Cuerda	Plomo	Picas	Chuzos
250-150 <sup>[iii]</sup>		50 q.	50 q.	50 q.	200	200
La Habana:						
200	200	300 q.	100 q.	-	-	-
Puerto Rico:						
100	-	30 q.	30 q.	30 q.	-	-
Cumaná:						
-	200	-	-	-	-	-
Margarita						
Santiago de Cuba:						
50	50	50 q.	50 q.	-	-	-
<b>Total:</b>						
<b>450</b>	<b>500</b>	<b>330 q.</b>	<b>230 q.</b>	<b>80 q.</b>	<b>200</b>	<b>200</b>

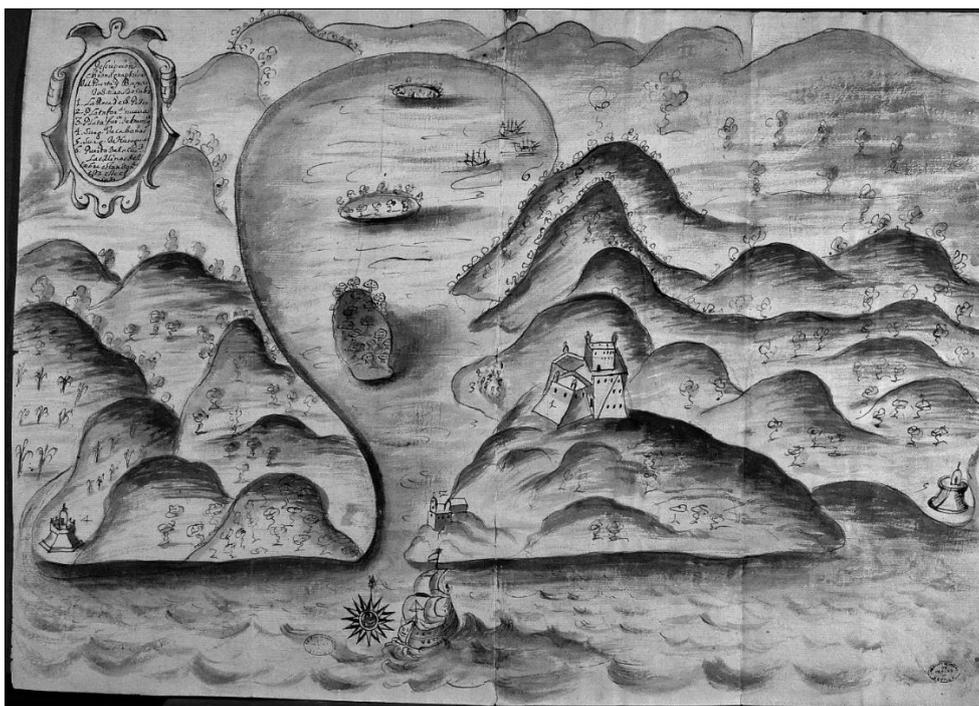
<sup>[i]</sup> No se indica la cantidad de balería por no especificarse los calibres. <sup>[ii]</sup> No se precisa el número de armas de fuego, pero se estima en 250-150 unidades. Fuente: AGI SD leg. 273, Memoria de las armas y municiones que se piden para los presidios de las Islas de Barlovento, s.f., s.l. [1656].

cortes, 28.000 balas de los calibres 8 y 12, todo con la mediación de la Casa de la Contratación. *Ibid.*, Relación de municiones para Santo Domingo que entregó Alonso Pérez Cantarero, Madrid, 25/11 y 14-20/12/1655; visto en consulta del Consejo de Indias del 15/12/1655; despacho del rey al duque de Medinaceli, Madrid, 22/12/1655.

<sup>415</sup> AGI SD leg. 178A, Informe del gobernador Pedro de Zapata al rey Felipe IV, Cartagena de Indias, 11/8/1656; AMN VP 43/47(bis)/109, Informe sobre un aviso del gobernador Pedro de Zapata, Madrid, 21/4/1657; Morales Padrón, 1952: 337-338.

<sup>416</sup> Wright (ed.), 1923: 22; Morales Padrón, 1952: 335, 339-341.

En Yucatán, el gobernador Francisco Bazán se apresuró a fortificar el puerto de Campeche y guarnecer con cien mosqueteros el fuerte de San Román.<sup>417</sup> De entre los principales bastiones españoles de la región, fue Santiago de Cuba, acaso el más expuesto a un ataque desde Jamaica, el que antes comenzó las prevenciones para defenderse de cualquier inminente incursión del enemigo (fig. 12), para lo que su gobernador Pedro Bayona contó con la colaboración de los refugiados huidos de la isla ocupada por los ingleses. Invirtió 40.000 pesos en esas obras de fortificación del puerto<sup>418</sup>. Y de forma similar obraron los presidentes de la Real Audiencia de Santo Domingo, quien hizo obstruir la boca del puerto y reforzar sus defensas<sup>419</sup>, y de Panamá, quien, apurado por el ataque inglés al cuartel de Chagres, programó un plan de mejora de las fortificaciones que resguardaban Portobelo, presupuestado en 100.000 pesos<sup>420</sup>. Punta Araya fue otro de los presidios estratégicos sometidos a reformas. Estas corrieron a cargo del alcaide del castillo de Santiago, Pedro de Bricuela, quien invirtió 7.000 pesos en sus obras, emplazó en él 40 cañones y 200 infantes para su salvaguarda<sup>421</sup>.



**Fig. 12.** Descripción cronográfica del puerto y bahía de Santiago de Cuba, 1651. AGI MP-Santo Domingo, 51.

<sup>417</sup> Si bien era una medida desesperada, habida cuenta de los débilmente habitada que se encontraba la Península del Yucatán, donde apenas residían 1.100 españoles, 500 mulatos, negros, mestizos e indios para defender la plaza. AGI SD leg. 178B, Carta de Francisco Bazán, Mérida de Yucatán, 29/9/1655.

<sup>418</sup> AGI SD leg. 178B, Informes del gobernador Pedro Bayona, Santiago de Cuba, 29/5, 27/7, 15 y 18/9/1655.

<sup>419</sup> AGI SD leg. 58, Auto y carta del conde de Peñalva al rey Felipe IV, Santo Domingo, 15 y 20/1/1656.

<sup>420</sup> AGI Panamá leg. 22, R.1, N.1, Carta de Pedro Carrillo de Guzmán sobre el estado de las defensas de Portobelo, Panamá, 23/7/1656; Castillero Calvo, 2016, I: 175, 307-308.

<sup>421</sup> AGS Est leg. 2092, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 3/9/1658.

Al cabo de un año, la Corona remitió sus órdenes a las autoridades antillanas: al gobernador y presidente Félix de Zúñiga y Avellaneda, de la Audiencia de Santo Domingo, al gobernador y capitán general de La Habana, Juan de Salamanca, al gobernador de la plaza de Santiago de Cuba, Pedro Bayona, y al gobernador del presidio de Puerto Rico, José de Nova Butrón; a ellos les correspondería coordinarse para auxiliar la guerrilla liderada por Arnaldo de Isasi, que necesitaría hombres (pedía 800 efectivos), municiones, bastimentos para cuatro meses y caudal para dos meses de pagamentos a los soldados, todo lo cual debería desembarcarse algún paraje seguro de la costa jamaicana para que lo recogiese la guerrilla española<sup>422</sup>.

Cada plaza contribuiría acorde a sus capacidades para reunir una fuerza de 200-300 efectivos; Santo Domingo debería enviar 150 hombres armados y pertrechados, 50 quintales de pólvora, 50 quintales de plomo y 300 armas de fuego en mosquetes y arcabuces; Puerto Rico contribuiría con 30-40 infantes; La Habana, con 100 infantes y 50 quintales de pólvora; finalmente, Santiago de Cuba debería poner a disposición cuanto le fuese posible, entrenar una milicia con los vecinos de Jamaica allí refugiados y servir como plaza de armas donde se reuniese todo el dispositivo militar de auxilio. Dada su proximidad a la costa septentrional jamaicana, le correspondería al gobernador Bayona transportar ese socorro siguiendo una derrota segura, libre de la presencia naval inglesa<sup>423</sup>. A Cartagena de Indias, por su importancia para la navegación convoyada, no se le exigió nada porque no debía ser desprotegida:

...me ha parecido daros noticia para que lo tengáis entendido, por lo mucho que interesa esa ciudad y su provincia [se refiere a Cartagena] con la mala vecindad que el enemigo ha hecho y está haciendo en esas costas a los comercios de ellas, no gravándoos a vos en que enviéis gente ni armas para este socorro por reconocer que no es conveniente enflaqueceros de fuerzas y defensas<sup>424</sup>...

Desafortunadamente para los españoles, a la hora de llevar a efecto el plan de auxilio a Jamaica, la ausencia de un dispositivo naval lo suficientemente dinámico y fuerte para asegurar una constante comunicación entre las plazas de mayor entidad de la región jugó en contra. Es por eso que la supremacía inglesa en las aguas del Caribe marcó la que sería la diferencia

---

<sup>422</sup> AGI SD leg. 1126 (lib. 1), Real cédula de Felipe IV a Pedro Bayona, gobernador de Santiago de Cuba, San Lorenzo, 25/10/1656, fols. 40v-41r; real cédula al gobernador Pedro Zapata, Madrid, 3/11/1656, fol. 57r.

<sup>423</sup> AGI SD leg. 178A, Real despacho de Felipe IV a Cristóbal Arnaldo de Isasi, San Lorenzo, 25/10/1656; Reales provisiones remitidas por Felipe IV al gobernador Félix de Zúñiga y Avellaneda, de la Real Audiencia de Santo Domingo, para que dispusiese el socorro a Jamaica vía Santiago de Cuba, San Lorenzo, 25/10 y 3/11/1656—estos despachos también en AGI SD leg. 1126 (lib. 1), fols. 35r-37v, 41rv, 42v-49r, 53v-56r; Morales Padrón, 1952: 343-344; Reichert, 2009: 22.

<sup>424</sup> AGI SD leg. 1126 (lib. 1), Real despacho al gobernador Pedro Zapata, Madrid, 3/11/1656, fol. 57v. Pasado un año, el monarca se mostraría más dispuesto a que Cartagena de Indias también contribuyese al socorro de Jamaica, en vista de los escasos resultados obtenidos, aunque insistía en la importancia de no desproteger una plaza esencial para las flotas. *Ibid.*, Real despacho al virrey de Nueva España, Buen Retiro, 8/6/1657, fol. 61r.

sustancial que decidiese el resultado de la contienda, como lo reconocería Gabriel de Peñalver, teniente general de Jamaica<sup>425</sup>. También el conde de Peñalva advirtió la desventaja que suponía no despachar una formación naval capaz de anular la presencia de la marina militar inglesa en las aguas antillanas:

...conque ni flotas, armadas ni galeones de Vuestra Majestad no navegarán seguras, ni lo estuvieran todas las islas de Barlovento hasta el Seno Mexicano, obligando a que Vuestra Majestad hiciese grandes socorros y armadas para la restauración de esta isla, pues siendo de tan poca consecuencia la de Jamaica para con esta [se refiere a la isla de La Española] hay aquí noticias de que Vuestra Majestad envía gruesa armada para desalojar al enemigo de la de Jamaica<sup>426</sup>.

Y las siempre cáusticas observaciones del gobernador Pedro Bayona de Villanueva, de Santiago de Cuba, quien no escondió su suspicacia por la efectividad de los socorros despachados:

...vuelvo afirmándome en todas mis cartas a decir que no se ha de recuperar la isla Jamaica por estos medios, ni aunque se le sigan otros mayores, menos que viniendo trozo de armada de Vuestra Majestad y con disposición de poder echar infantería en la costa del norte y hacerle frente delante el puerto con los bajeles, pues de esta manera, cuando haya de ser la poca fortuna de que el enemigo reconozca el trozo que se le ha de introducir por tierra no podrá dejar de obligársele que haga dos frentes: una a la parte de la marina y otra a la de la montaña, como más claramente lo habrá constado a Vuestra Majestad por los informes que sobre este particular tengo remitidos<sup>427</sup>.

Semejante carencia de barcos en número y fuerza suficiente impuso la adopción de las propias flotas de Indias para auxiliar los presidios antillanos. Así quedaría en evidencia, a comienzos de 1658, cuando se le planteó al duque de Medinaceli la posibilidad de aprestar una armada autónoma a las Indias. Dicha medida era desaconsejable porque, dada la falta de barcos, hubiese exigido la canibalización de unidades pertenecientes a las formaciones de la Carrera de Indias y Mar Océano, lo que indudablemente habría acarreado consecuencias más dañinas<sup>428</sup>. En agosto de 1656 se optó por la flota de Egües para que transferir a La Habana desde Veracruz los soldados de refresco que el virrey había dispuesto<sup>429</sup>.

Y a pesar de que, en 1657, según el Consejo de Indias y la Junta de Armadas, estuvo sobre la mesa el despacho de una escuadra de 30 bajeles como auxilio para el mes de septiembre<sup>430</sup>, no pudo materializarse por lo irrealizable de tales aprestos y la indefensión que

---

<sup>425</sup> AGI SD leg. 178A, Carta de Gabriel de Peñalver, Bayamo, 18/3/1657.

<sup>426</sup> AGI SD leg. 58, El conde de Peñalva al rey Felipe IV, Santo Domingo, 20/2/1656.

<sup>427</sup> AGI SD leg. 178B, Carta del gobernador Pedro Bayona al rey, Santiago de Cuba, 8/3/1658.

<sup>428</sup> AMN VP 75/73/33, Dos cartas al marqués de Villarrubia, Madrid, 19/3/1658.

<sup>429</sup> AGI C leg. 3760, Refuerzo de Nueva España para la isla de Jamaica, Veracruz, 18/8/1656.

<sup>430</sup> AMN VP 75/73/30, Carta del marqués de Villarrubia a su hermano, Madrid, 18/4/1657.

presentaban las costas españolas, pues en ese año ni siquiera fue posible despachar flota a las Indias ni barcos de azogue a Nueva España. A lo sumo, habría que esperar a 1658 para que hiciesen acto de presencia los galeones de Tierra Firme del marqués de Villarrubia<sup>431</sup>.

Igualmente, la ausencia de un aparato naval que impidiese a los ingleses el envío de auxilio por mar a sus tropas en Jamaica constituiría una seria desventaja cuyos efectos se harían sentir al largo plazo, conforme la campaña se prolongase y ambos bandos acusasen el desgaste. Asimismo, el transporte de socorro desde Santiago de Cuba hasta Jamaica, que seguía un derrotero frecuentado por las patrullas inglesas, significó la fase más arriesgada de la cadena logística de asistencia a la guerrilla.

...que ahora no es fácil formar desde acá pie de ejército y enviar armada en forma por el embarazo y dilación que sería fletar navíos que condujesen esta gente y las armas, municiones y víveres correspondientes a ella y que esto tampoco podría ejecutarse hasta la ocasión de galeones y flotas que se han de despachar el año que viene, siendo lo más conveniente que esta restauración se haga mediante una guerra a la usanza de esas tierras y con los medios más fáciles y breves que sea posible [...] he resuelto que se introduzcan en aquella isla de Jamaica doscientos o trescientos soldados armados, y además otras tantas armas de fuego, por tercias partes mosquetes, arcabuces y carabinas de chispa, con sus frascos y además adherentes, y balas de plomo o en pasta, la cantidad que corresponde a esta munición; y asimismo, cien quintales de pólvora y la cuerda correspondiente, y la mayor cantidad que se pueda de sal, maíz y cazabe y otras provisiones de bastimentos que hay en la isla de Puerto Rico, Santo Domingo y La Habana y en esa de Cuba<sup>432</sup>.

Por descontado, también mediaron otros condicionantes habituales en los conflictos armados, como la capacidad financiera, la disponibilidad de efectivos para el combate o la rapidez para movilizar recursos con los que abastecer a la tropa, unos aspectos en los que los españoles se encontraban en desventaja. No obstante, de haberse dispuesto del suficiente número de barcos, bien pertrechados y artillados, aptos para el transporte y la guerra, quizás tales factores se habrían visto atenuados y el abastecimiento marítimo mejor asegurado. En su lugar, la asistencia militar que se le pudo proporcionar a la guerrilla de Jamaica fue demasiado intermitente y escasa como para expulsar a un enemigo tan numeroso<sup>433</sup>. Pesaron, en suma, las limitaciones de que adolecía la frágil cadena logística.

Como también pesaron las menguadas existencias de suministros en los arsenales de los presidios americanos. Estrecheces que entrañaban repercusiones adversas cuando las flotas de

---

<sup>431</sup> AGI SD leg. 1126 (lib. 1), Real despacho al virrey de Nueva España, Buen Retiro, 8/6/1657, fol. 61r. Sobre la suspensión de las flotas en 1657, véase Lang, 1998: 171-172.

<sup>432</sup> AGI SD leg. 1126 (lib. 1), Real cédula a Pedro Bayona, San Lorenzo, 25/10/1656, fols. 40v-41r.

<sup>433</sup> Una exigüidad que el propio maestre de campo Francisco de Proenza hizo saber al gobernador Pedro Zapata. AGI SD leg. 178A, Francisco de Proenza a Pedro Zapata, Jamaica, 2/7/1656.

Indias recalaban los puertos de las Indias para proveerse de bastimentos y demás enseres, cuyos precios inflaban las propias autoridades locales a conveniencia<sup>434</sup>. Tras dos años de enfrentamientos, Santo Domingo reconocería dificultades para suministrarle suficientes armas y soldados a Arnaldo de Isasi; de los 800 hombres disponibles para guarnecer el presidio antes de la guerra, quedaban unos 500 efectivos escasos, a todas luces una cifra inapropiada para defender una plaza tan relevante<sup>435</sup>, pese al refuerzo de 300 infantes que recibió en el año 1656 procedentes de la metrópoli<sup>436</sup>. Desde Madrid, sin embargo, se insistió en que se proveyesen tropas, dinero, bastimentos y suministros militares a los guerrilleros de Jamaica<sup>437</sup>.

Finalmente, en contra de los esfuerzos españoles incidieron las rivalidades, discrepancias y enfrentamientos que tuvieron lugar en el seno del mando militar encargado de organizar los socorros para Jamaica. Esto se manifestó en una actitud negligente y un franco desinterés por el cumplimiento del deber por parte de algunos de los agentes involucrados en la defensa del Caribe, a quienes también hay que achacar que la cadena logística no funcionase como se esperaba, pues acaparaban provisiones necesarias para el sustento de la guerrilla.

Cristóbal Arnaldo de Isasi, hombre inexperto en materia castrense, conocería la actitud desdeñosa de los otros oficiales, para quienes era un incompetente aficionado que podía poner en peligro el resultado de la campaña. Esto le granjeó serios desencuentros con Juan de los Reyes, capitán del socorro de Puerto Rico, quien se negaba a obedecerle y era reticente a entregarle los suministros que pedía. Pero los enfrentamientos más graves se vivieron con Pedro Bayona, gobernador de Santiago y su más acérrimo detractor, con quien existía tal animadversión que terminó por emponzoñar la cooperación entre ambos. Pedro Bayona emitiría al monarca informes desfavorables de Isasi para desacreditarlo a ojos de la Corona, mientras que este culparía al gobernador de Santiago de Cuba de acaparar parte de los bastimentos y armas que debía transferir a Jamaica. Los pareceres encontrados y choques de egos entre los gobernadores de La Habana, Santiago de Cuba y Jamaica degenerarían en la configuración de facciones opuestas entre sí que coadyuvarían al fracaso de la campaña<sup>438</sup>.

---

<sup>434</sup> AMN VP 44/48/17, Real despacho en virtud del cual se ordena que en los puertos de las Indias se entreguen a precios moderados los bastimentos necesarios para los navíos de la Armada, Madrid, 13/4/1658.

<sup>435</sup> AGI SD leg. 58, Carta del conde de Peñalva al rey Felipe IV, Santo Domingo, 20/2/1656; leg. 178A, Respuesta de Santo Domingo al rey Felipe IV, Santo Domingo, 8/5/1657.

<sup>436</sup> AGI SD leg. 273, El presidente Félix de Zúñiga y Avellaneda informa al rey del estado en que se encontraba el presidio, Santo Domingo, 30/7/1656; Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 18/6/1658.

<sup>437</sup> AGI SD leg. 1126 (lib. 1), Real despacho de Felipe IV al presidente de la Audiencia de Santo Domingo encargándole de nuevo que socorra Jamaica, Buen Retiro, 8/6/1657, fols. 68r-70v.

<sup>438</sup> AGI SD leg. 178A, Carta de Cristóbal de Levia Isasi al duque de Albuquerque, Jamaica, 7/7/1657; Informe de don Álvaro de Larraspuru al rey Felipe IV, 24/12/1657; leg. 178B, Carta de Cristóbal Arnaldo de Isasi, Jamaica, 16/9/1657; Carta del gobernador Pedro Bayona al rey Felipe IV, Santiago de Cuba, 14/7/1658; leg. 1126 (lib. 1),

Por si no bastase con los inconvenientes referidos, quedaba pendiente la difícil cuestión de cómo financiar dicho dispositivo militar, que involucraba a varias de las principales plazas españolas en el Caribe y exigía una meticulosa coordinación entre ellas para movilizar todos los recursos disponibles que se necesitasen. A pesar de todo, las autoridades reales novohispanas y antillanas se las apañaron para despachar varios socorros militares a Jamaica entre 1657 y 1659. La Corona recurrió al virrey novohispano, Francisco Fernández de la Cueva, y de la Cueva duque de Albuquerque. Se le pidió que mantuviese una constante comunicación con las autoridades de las demás plazas antillanas para organizar el dispositivo defensivo conjunto<sup>439</sup>. Asimismo, mediante dos reales despachos, con fechas del 25 y 30 de octubre de 1656, se le requirió que reuniese un ejército expedicionario de socorro y que la caja real de México costeara estos armamentos y remitiera un situado de 20.000 pesos a la guerrilla española en Jamaica, en concepto de pagas<sup>440</sup>.

La primera fuerza de socorro fue despachada por el virrey novohispano en la primavera de 1657—el día 21 de mayo zarparon de Veracruz cuatro barcos con los soldados, los 20.000 pesos del situado, bastimentos y pertrechos. Aunque se pudo reunir una fuerza importante sobre el papel, de alrededor de 500 efectivos, sus aptitudes combativas eran escasas. Para empezar, porque 206 de ellos eran milicianos reclutados de entre aquellos vecinos de Jamaica que habían escapado a Santiago de Cuba; por lo que se refiere a los 370 restantes, se distribuían de la forma siguiente: 1) Nueva España colaboró con 140 efectivos bajo el mando de Francisco Salinas; 2) La Habana con 96 efectivos bajo el de Cristóbal de Añues (u Óñez); 3) Santo Domingo, 95 efectivos bajo Domingo de Silva; finalmente, 4) Puerto Rico despachó al capitán Juan de los Reyes al frente de 25 efectivos. No disponemos de datos para los infantes despachados por el gobernador de Santiago de Cuba<sup>441</sup>. De estos soldados cabe señalar que no solo carecían de un adecuado equipo militar, sino que además adolecían una manifiesta falta de disciplina, espíritu combativo y moral, lo que explica el ínfimo rendimiento que demostrarían en combate.

---

Real cédula al gobernador de Puerto Rico encargándole un nuevo socorro para Jamaica, Buen Retiro, 8/6/1657, fols. 70r-72r; Morales Padrón, 1952: 348, 354, 360; Reichert, 2009: 19-20.

<sup>439</sup> AGI SD leg. 1126 (lib. 1), Real despacho al duque de Albuquerque, Buen Retiro, 8/6/1657, fols. 60r-61v. La comunicación con las autoridades habaneras sí encontró ciertas dificultades debido a la falta de notificaciones por parte del gobernador José de Aguirre. AGI SD leg. 178A, Cartas del virrey duque de Albuquerque al gobernador de las armas de La Habana y al presidente de Santo Domingo, México, 25-27/8/1657.

<sup>440</sup> AGI SD leg. 178A, Despachos de Felipe IV al duque de Albuquerque, virrey de Nueva España, con instrucciones para el socorro de Jamaica, San Lorenzo, 25 y 30/10/1656; también en leg. 1126 (lib. 1), fols. 49r-53r.; AGI Contaduría leg. 886 R.4, Data de los pesos que se pagaron por cuenta de extraordinario, fols. 21d-22a.

<sup>441</sup> AGI SD leg. 178A, Correspondencia epistolar del virrey duque de Albuquerque con Cristóbal Arnaldo de Isasi y los cabos oficiales, vecinos y naturales de Jamaica, México, 9/3/1657; el virrey a Pedro Bayona y al capitán Francisco Salinas, México, 9/3/1657; Carta del virrey al rey Felipe IV, México, 20/7/1657; Cartas del virrey duque de Albuquerque al presidente de Santo Domingo y al gobernador de La Habana, México, 25 y 27/8/1657.

Así quedaría demostrado fehacientemente desde el mismo día 8 de julio en que la mayor parte de los infantes movilizados —hasta 400 infantes— tomaron tierra en la playa de Santana, en Jamaica, tras haber zarpado de Santiago el día 3, embarcados en los bajeles *Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas* y *San Antonio*. La pésima calidad de los refuerzos enviados y el deficiente estado que presentaban algunos pertrechos motivaría la indignación de Arnaldo de Isasi<sup>442</sup>. Con tales premisas no había razones para albergar grandes esperanzas en el desempeño de la fuerza de socorro, que demostraría la misma inadaptación al medio mórbido jamaicano que se cebaba con los ingleses. Entre julio y octubre de 1657 fueron transferidos a Jamaica los restantes soldados que aún permanecían en Santiago; eran despachados en pequeñas lanchas, casi con cuentagotas, atravesando en cinco ocasiones el estrecho que separa ambas islas. Cinco naves grandes inglesas y otras pequeñas interceptaron la última partida de socorro, descubriendo la ruta que seguían los refuerzos españoles y enviando más de 2.000 efectivos a su encuentro para prevenir que sus enemigos se reagrupasen. Cuando en octubre aconteció el choque entre los ingleses y españoles, en Ocho Ríos o Las Chorreras (actualmente, Dunn's River Falls), afloraron las falencias del ejército de socorro enviado desde Santiago<sup>443</sup>.

Si bien ambos bandos sufrieron pérdidas elevadas, el desgaste favorecía a los ingleses, pese a que sufrieron hasta 400 bajas —según estimaciones—, mientras que los españoles apenas podían reemplazar las suyas, entre cincuenta y cien, entre muertos, heridos, fugados y capturados (Francisco de Proenza, entre ellos); de hecho, ni siquiera se recuperarían completamente de esta derrota, que decidió a efectos prácticos la campaña por el control de la isla<sup>444</sup>. Pero si en algo afectó muy especialmente a la parte española fue en la profundización del hondo resentimiento que se había apoderado de la tropa desde el mismo inicio de las operaciones y la desconfianza que se profesaban los mandos militares al frente del contingente. El propio Isasi,

---

<sup>442</sup> Nos remitimos a la correspondencia mantenida por el gobernador Pedro Bayona con el rey y el virrey. AGI SD legs. 178A y 178B, Cartas del gobernador al rey Felipe IV, Santiago de Cuba, 8/5/1657 y 18/7/1657; leg. 178A, Carta del gobernador Pedro Bayona al virrey de Nueva España, Santiago de Cuba, 5/7/1657. Otras fuentes epistolares de diversos mandos militares involucrados en la campaña, en *Ibid.*: Carta de José de Aguirre, gobernador de las armas de La Habana, al rey Felipe IV, La Habana, 24/5/1657; Carta de Arnaldo de Isasi al rey Felipe IV, Jamaica, 7/7/1657; Carta del capitán Cristóbal de Óñez al duque de Alburquerque, Jamaica, 7/7/1657; Carta de Domingo de Silva al duque de Alburquerque, 8/7/1657; Carta del virrey duque de Alburquerque al rey Felipe IV, México, 31/8/1657. Una valoración de la calidad de estos soldados, en Morales Padrón, 1952: 347, 349-350. La lista de los pertrechos remitidos en los galeones *San Antonio* y *Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas*, en AGI SD leg. 178B, El gobernador Pedro Bayona y el tesorero Francisco López Arias certifican el envío de bastimentos y municiones a Jamaica en dos navíos, Santiago de Cuba, 17-18/7/1657.

<sup>443</sup> AGI SD leg. 178A, Índice de cartas enviadas desde La Habana en un aviso despachado en Cartagena y recibidas los días 1 y 2/3/1658, núm. 1; Carta del virrey a Cristóbal Arnaldo de Isasi, México, 24/3/1658. Para unas referencias bibliográficas de la batalla, véase Long, 1774, I: 272-274; Pestana, 2017: 198-199.

<sup>444</sup> AGI SD leg. 178A, Índice de cartas..., núm. 1. En el momento de la acción pudo haber unos 250-300 efectivos españoles. AGI SD leg. 178B, Carta de Francisco de Leiva al capitán Julián de Castilla, Jamaica, 26/11/1657; leg. 178A, Carta del virrey a Pedro Bayona, gobernador de Santiago de Cuba, México, 21/3/1658; Carta del virrey a Cristóbal Arnaldo de Isasi, México, 24/3/1658; Pestana, 2017: 199.

principal artífice de la derrota debido a sus torpes decisiones —que Reyes se negó a secundar— vio socavado su crédito ante sus hombres<sup>445</sup>; de todas formas, no cabe atribuir únicamente a su incompetencia la causa del fracaso, sino que los otros oficiales eran también responsables. Tal desorganización favoreció a los ingleses, cuyo mando había sido centralizado con algo de éxito por Edward D'Oyley, quien supo aprovecharse de las divisiones internas del bando español, en el que crecía la frustración<sup>446</sup>.

Ahora el futuro de la guerrilla española se veía más comprometido que nunca ya que a las pérdidas humanas y materiales, sobre todo en equipo militar, encajadas había que sumar el desmantelamiento de su cabeza de puente fortificada en Ocho Ríos, amén de la retirada a zonas peor comunicadas y difíciles de abastecer desde el exterior. El abastecimiento marítimo hacia los parajes costeros del sur de Jamaica quedaba descartado debido al elevado riesgo de que los ingleses lo detectasen, amén de alargar en exceso la travesía<sup>447</sup>. En Santiago de Cuba rodaron las cabezas de los oficiales al frente que habían escapado de Jamaica y a quienes se culpó de haber contribuido a la derrota con su actitud negligente e indolente, impropia del rango que ostentaban: Juan de los Reyes, Domingo de Silva y Cristóbal de Añues<sup>448</sup>. El fiscal Diego Bonilla pidió la pena de muerte para los tres, pero les fue conmutada por prisión. Con Juan de los Reyes, el más díscolo de los tres, se actuó con mayor rigor, enviándosele al presidio de Cádiz para que allí cumpliera la condena. Por lo que respecta a los soldados que habían abandonado su posición en Jamaica, se los conminó a que regresasen a dicha isla para combatir<sup>449</sup>. Mientras, en Jamaica, Isasi se mantuvo al frente de su menguado grupo de guerrilleros, haciendo del hato de Cabonito su base principal, a 40 leguas de distancia de Santiago de la Vega<sup>450</sup>.

La asistencia proporcionada por el virrey novohispano pasó a convertirse en la mayor esperanza que todavía le quedaba al gobernador Isasi. De hecho, esta no se haría esperar demasiado, pues el segundo ejército de socorro procedente de México ya se había puesto en marcha. Cuando todavía se despachaba el primer socorro, en 1657, el duque de Albuquerque ya había concebido la organización de una segunda fuerza expedicionaria —un tercio de 570 infantes,

---

<sup>445</sup> AGI SD leg. 178A, Índice de cartas..., núm. 1; Carta del virrey a Pedro Bayona, México, 21/3/1658.

<sup>446</sup> Nos remitimos a los testimonios recogidos por la correspondencia de los principales artífices de la expedición de socorro. Cabe advertir de los sesgos personales que presentan estos testimonios. AGI SD 178A, Carta del gobernador Pedro Bayona al rey Felipe IV, Santiago de Cuba, 16/11/1657; Informe del capitán Diego Pavón Alvarado al gobernador Pedro Bayona, Santiago de Cuba, 22/11/1657; leg. 178B, Carta de Francisco de Leiva al capitán Julián de Castilla, Jamaica, 26/11/1657. Una referencia bibliográfica de la fallida campaña española de socorro de 1657 nos la ofrece Morales Padrón, 1952: 353-357.

<sup>447</sup> AGI SD leg. 178B, Carta del virrey al rey Felipe IV, México, 20/3/1658; Morales Padrón, 1952: 359-361.

<sup>448</sup> AMN VP 75/73/23, Primer discurso, El Puerto de Santa María, 22/3/1658, fols. 108v-109r.

<sup>449</sup> AGI SD leg. 178A, Carta del virrey a Pedro Bayona, México, 21/3/1658; leg. 1126 (lib. 1), Real cédula al duque de Medinaceli, Madrid, 9/7/1658, fols. 114v-115v.

<sup>450</sup> Morales Padrón, 1952: 358.

con una importante presencia de mulatos y negros— que bajo el mando del sargento mayor Álvaro de Larraspuru partiese a Jamaica para repeler la conquista inglesa. Puede afirmarse sin incurrir en exageraciones que el Tercio Mexicano de Nueva España constituyó el intento más ambicioso de formar una gran fuerza expedicionaria que desalojase a los ingleses de Jamaica. El virrey remitiría asimismo armas, municiones, bastimentos y 25.000 pesos para el sustento, que serían transportados a La Habana y desde allí salvarían la distancia por tierra hasta Santiago de Cuba, escoltado por 15-20 soldados, para lo cual requería la colaboración del gobernador José de Aguirre<sup>451</sup>.

El contingente inicial, de cerca de 400 efectivos, dejó la ciudad de México en agosto de 1657, cuando se trasladaron al puerto de Veracruz, uniéndoseles por el camino los 200 infantes reunidos en Puebla de los Ángeles. Completo el Tercio Mexicano de Nueva España con un total de 600 efectivos, inclusive oficiales mayores, se terminaron de organizar en Veracruz las cuatro compañías que constituían el tercio, lideradas por Julio López de Figueredo, José Reinoso, Luis Bartolomé de Córdoba y Julio Enríquez, todos bajo el mando del sargento mayor Álvaro de Larraspuru y del maestro de campo Tristán de Luna y Arellano. El 18 de octubre se embarcaron para navegar a La Habana, llevando consigo el dinero del situado y los pertrechos para la guerrilla de Arnaldo de Isasi. En caso de fallecer este, ocuparía su lugar Larraspuru. No obstante, el virrey insistía en que necesitaría la colaboración de las autoridades políticas de las plazas cubanas para que regularmente proveyesen alimentos y remitiesen dinero líquido —hasta 3.000 pesos— a los soldados que permanecían en Jamaica<sup>452</sup>. No obstante, el gobernador de las armas de La Habana, José de Aguirre, advirtió que la gente que reunía el virrey era bisoña en materia castrense, inexperta y de poco servicio, especialmente los indios: «no hay necesidad de enviar socorros, porque por este medio serán todos inútiles para desalojar al enemigo...»<sup>453</sup>.

Para este segundo contingente de socorro, el virrey se había proveído de una importante cantidad de material militar, pertrechos y adherentes para armas ligeras de fuego y artillería, así como de bastimentos para el sustento de los hombres. Esperaba que no hubiese ningún pretexto para que las fuerzas disponibles no se implicasen al completo en la recuperación de la isla, sin

---

<sup>451</sup> AGI SD leg. 178A, Carta del virrey duque de Albuquerque al gobernador de La Habana, México, 25/8/1657; Cartas del virrey duque de Albuquerque a Cristóbal Arnaldo de Isasi, al presidente de Santo Domingo y al gobernador Pedro Bayona, México, 27/8/1657. Para el sustento de los soldados remitía los siguientes socorros: 1.500 quintales de bizcocho, 900 fanegas de habas, 12 pipas de vino, 50 arrobas de aguardiente, 50 fanegas de sal (8 arrobas cada fanega), 1.700 varas de lienzo para vestidos, medicina, 50 quintales de pólvora, 40 quintales de cuerda, 200 quintales de plomo para balería de mosquete y arcabuz, 150 instrumentos de romper la tierra y hacer fajina, aparte del dinero. *Ibid.*

<sup>452</sup> AGI SD leg. 178A, Carta del virrey duque de Albuquerque al rey, México, 5/9/1657; Carta del virrey a Pedro Bayona, México, 21/3/1658; AGI México leg. 2418, R.C. de la regente al maestro de campo Francisco de Leiva y al capitán Antonio Muñoz, Madrid, 21/6/1670.

<sup>453</sup> AGI SD leg. 178A, Índice de cartas..., núm. 2.

concedérseles permiso para abandonar sus puestos. Sin embargo, como sucedía con los hombres movilizados, el material de guerra suministrado resultó defectuoso o de poco valor<sup>454</sup>. Tras una prolongada estadía en La Habana, donde dieron carena los cuatro bajeles de la expedición e hicieron acopio de víveres, prosiguieron su ruta a Santiago. Allí, el día 6 de marzo, el tesorero juez Francisco López Arias pasó revista al socorro novohispano: 31 capitanes de infantería, 31 alféreces, 28 sargentos y 467 infantes, entre los que figuraban mulatos, negros e indios, todos desnudos, que hacían un total de 557 plazas<sup>455</sup>. Avanzado el mes de mayo desembarcaron en las playas de Río Nuevo, en la costa septentrional de Jamaica, donde los españoles habían establecido una cabeza de puente<sup>456</sup>.

Simultáneamente, en España se había estado organizando otro contingente de socorro, de cien soldados, para ser despachado a las Antillas, liderado por el sargento mayor Juan de Tovar y dos capitanes reformados, además de una partida de dinero. Igualmente, se transfirieron otros cincuenta hombres como guarnición para el presidio de Puerto Rico, bajo la dirección del capitán Pedro de Aranguren, aprovechando que en esa isla hacían aguada las flotas en su travesía de ida. Una tercera partida de hombres, de número no especificado, fue comisionada para la Florida. Frente a la escasez, se impuso un estricto ahorro y la adopción de una solución intermedia mediante la cual el traslado de los refuerzos a las Antillas recayese en una Armada de la Guardia reforzada y ampliada. Ese año, se esperaba la pronta partida de la armada al cargo del marqués de Villarrubia, en conserva de la flota de Tierra Firme y una media flota de Nueva España al cargo de Diego de Ibarra, la cual se desviaría con los azogues a Veracruz. Sería en el curso de esta travesía secundaria —o ramificación de la travesía— durante el cual sería desembarcado en la isla de Cuba el contingente de socorro comisionado para la isla de Jamaica. Así se confiaba en ahorrar tiempo y costes de transporte de tropas<sup>457</sup>.

---

<sup>454</sup> AGI SD leg. 178A, Carta de Alburquerque a Pedro Bayona, México, 21/3/1658; Morales Padrón, 1952: 347. Los bastimentos suministrados por Nueva España y las plazas antillanas pueden consultarse en AGI SD leg. 178B, Memoria del socorro enviado a Jamaica, Santiago de Cuba, 20/3/1658; Reichert, 2009: 30-31. Más tarde, en verano, el virrey enviaría cien carabinas y más cantidad de pólvora. AGI SD leg. 178A, Carta del virrey novohispano a Felipe IV, México, 29/7/1658.

<sup>455</sup> AGI SD leg. 178B, Muestra pasada por Francisco López Arias al Tercio Mexicano de Nueva España, con carta del gobernador Pedro Bayona, Santiago de Cuba, 11/3/1658.

<sup>456</sup> AGI SD leg. 178A, Carta de Pedro Bayona a Felipe IV, Santiago de Cuba, 6/8/1658; Long, 1774, I: 274-275.

<sup>457</sup> AMN VP 38/44/116, Carta del marqués de Villarrubia a su hermano, El Puerto de Santa María, 3/3/1658; VP 75/73/33, Dos cartas para el marqués de Villarrubia, Madrid, 19/3/1658; AGI SD leg. 1126 (lib. 1), Reales despachos dados al marqués de Villarrubia, al virrey duque de Alburquerque y al gobernador de La Habana, con cartas adjuntas para el presidente de Santo Domingo, el gobernador de Puerto Rico, el gobernador de Santiago de Cuba y el gobernador de Cartagena de Indias, Aranjuez, 12/5/1658, fols. 111r-114v; el mismo documento puede encontrarse en AMN VP 43/47(bis)/227; 44/48/48; AGI SD leg. 178A, Carta del duque de Medinaceli al rey Felipe IV, El Puerto de Santa María, 23/3/1658. Una referencia del refuerzo para Florida, en *Ibid.*, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 13/4/1660. Una referencia bibliográfica sobre los aprestos navales para Tierra Firme en que se pretendía embarcar este socorro, en Morales Padrón, 1952: 370-371.

Durante los preparativos, en marzo, se reunieron los días 22 y 23, en una junta de armadas, el propio duque de Medinaceli, el marqués de Villarrubia, el general Pablo Fernández de Contreras, el general Juan de Urbina, los almirantes Juan Castaños y Manuel de Bañuelos, el maestre de campo Vicenzo Tuttavilla y el juez oficial Lorenzo Andrés García. Concurrieron en que la recuperación de Jamaica era un objetivo prioritario que no admitía demoras si se quería garantizar la seguridad de la navegación en las aguas tropicales americanas, mostrándose partidarios de despachar un ejército de conquista que se uniese a la guerrilla de Isasi para expulsar a los ingleses. También pasaron revista al contingente de socorro y estudiaron los planos que habían recibido con información de las fortificaciones inglesas, información a partir de la cual deliberarían<sup>458</sup>. Sin embargo, el socorro tuvo que esperar ya que las flotas no zarparon hasta finales del mes de mayo; no sería hasta el 7 de agosto cuando la media flota de Ibarra diese fondo en Veracruz, lo que impuso una significativa demora<sup>459</sup>. Mientras, el resultado de la campaña jamaicana prácticamente se había sentenciado debido a la casi completa destrucción del Tercio Mexicano de Nueva España en Río Nuevo (St Mary's Parish), un enclave fortificado por los españoles, tras los combates de los días 25 y 27 de junio de 1658.

De nuevo, confluyeron múltiples factores conducentes a tan aciago resultado, empezando por la falta de coordinación entre Isasi, al frente de sus hombres desde tierra, y los oficiales del contingente de socorro, incapaces de ponerse de acuerdo en el lugar de desembarco y encuentro. Todavía el 21 de mayo en un momento tan avanzado de la campaña, días después del desembarco, las fuerzas de Larraspuru seguían sin saber bien dónde se produciría el encuentro con Isasi. Estas vacilaciones resultarían fatales por la pérdida de tiempo que suponían y la ventaja que con ello regalaban a los ingleses. Hasta el día 26 de mayo los soldados del Tercio Mexicano no tuvieron noticias de Isasi, cuando para entonces los ingleses ya habían descubierto la presencia española en la zona<sup>460</sup>.

Estos, que habían vigilado los refuerzos españoles y localizado los cuatro bajeles del ejército de socorro, que, fondeados en la playa, eran un objetivo visible, fácil y vulnerable, no dejaron escapar la oportunidad. Irrumpieron en la zona con un gran refuerzo naval de unas diez

---

<sup>458</sup> AMN VP 75/73/34, Segundo discurso, El Puerto de Santa María, 22/3/1658, fols. 116r-119v; AGI SD leg. 178A, Carta del duque de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 23/3/1658; Carta del general Pablo Fernández de Contreras al duque de Medinaceli, El Puerto de Santa María, 23/3/1658; leg. 178B, Carta del duque de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 28/4/1658.

<sup>459</sup> TNA SP 18/181/116, Captain Richard Potter to the Navy Commissioners, *Great President*, (44° N), 2/6/1658. Otros informes referían 43 velas y 4.000 infantes embarcados, presumiblemente para reconquistar Jamaica. *Ibid.*, 18/181/134, Captain Eustace Smith to the Admiralty Commissioners, Lisbon, 7/6/1658.

<sup>460</sup> AGI SD leg. 178B, Cartas de Álvaro de Larraspuru al virrey novohispano, Jamaica, 26-29/5/1658; Morales Padrón, 1952: 364-366.

embarcaciones, seis de las cuales, de gran porte, y 700-2.000 efectivos de infantería<sup>461</sup> (las cifras varían en función de la fuente), con lo que no solo capturaron los barcos españoles, sino que también destruyeron las tropas de refresco despachadas desde Nueva España por el virrey. Esta vez, las bajas españolas superaron a las inglesas también en números absolutos: se contabilizaron más de 300 muertos y heridos y 150 prisioneros en el lado español, en contraste con los sesenta caídos del bando inglés. Y aunque Isasi salvó la vida huyendo a los montes con algunos supervivientes, lo realmente decisivo fue que su fuerza guerrillera había sido aniquilada casi por completo, y con ello, las esperanzas de vencer, ya de por sí muy mermadas tras la batalla de Ocho Ríos, desvanecidas del todo<sup>462</sup>.

Como había sucedido el año anterior, Arnaldo de Isasi cargó con la responsabilidad de la derrota; se lo censuró por haber elegido mal el lugar del desembarco y haber plantado batalla encontrándose en franca inferioridad numérica y en un terreno tan vulnerable como una playa, expuesto a las baterías de los navíos de la escuadra de Myngs. La pasividad de la tropa española, para empeorarlo todo, había regalado el tiempo y la iniciativa a los ingleses; justo después de desembarcar, lo más deseable hubiese sido una rápida y sorpresiva carga contra las posiciones inglesas en Morante o la misma Santiago de la Vega. Los testimonios de Francisco Leiva, quien se había trasladado a Santiago de Cuba para dar cuenta al nuevo gobernador de la plaza, Pedro de Morales, de la situación interna en Jamaica, eran igualmente desalentadores y confirmaban las escasas expectativas de revertir el curso de los acontecimientos; reconocía, además, que no se presentarían mejores oportunidades mientras los ingleses siguiesen siendo los dueños del mar. A los españoles solo les quedaba medio centenar de soldados para proseguir su guerrilla en los bosques y montes, un número a todas luces insuficiente para frenar la avalancha inglesa, que nunca había dejado de recibir tropas de refresco. En cambio, para la población inglesa, la victoria significó una importante inyección de moral<sup>463</sup>.

Pese al fracaso que conocieron los sucesivos intentos de auxilio de 1657 y 1658, todavía en enero de 1660 se insistía desde Madrid en la necesidad de recuperar la isla de Jamaica por medio de las armas. No obstante, también se iban alzando voces escépticas, como la Fernando

---

<sup>461</sup> Por lo que es falsa la afirmación de Edward Long, quien aseveraba que los ingleses se vieron excedidos por los españoles en número, cuando realmente era a la inversa. Long, 1774, I: 274-275.

<sup>462</sup> AGI SD leg. 178A y 178B, Cartas del gobernador Cristóbal Arnaldo de Isasi al rey Felipe IV, Jamaica, 26/6 y 29/7/1658; Carta del gobernador Pedro Bayona al rey Felipe IV, Santiago de Cuba, 6/8/1658; Morales Padrón, 1952: 367; Reichert, 2009: 23; para una versión desde la perspectiva inglesa, véase BL Add MS 11410, An Account from Colonel D'Oyley, Whitehall, 4/10/1652 (debe tratarse de una errata en la fecha), fols. 143r-144v; Long, 1774, I: 275-277; Pestana, 2017: 199. Por lo que respecta a las 3.000 bajas irrecuperables españolas que reportó D'Oyley, es una cifra inverosímil, ya que los guerrilleros nunca fueron tan numerosos.

<sup>463</sup> AGI SD leg. 178A, Carta del gobernador Pedro de Morales, a partir de las declaraciones de Francisco Leiva de Isasi, Santiago de Cuba, 16/9/1658; Carta de Pedro de Morales al rey Felipe IV, Santiago de Cuba, 12/3/1659; CSPV 1657-1659, 31/229, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 18/10/1658.

Guevara Altamirano, quien dudaba de las verdaderas posibilidades que podía albergar España para conseguir tal cometido. Lo cierto es que, según los informes remitidos por Francisco de Leiva Isasi, a los españoles apenas les quedaban 60-70 efectivos, a lo sumo, para mantener la resistencia. Como tampoco se podía esperar que revirtiesen la situación los 250-300 negros y mulatos cimarrones que aún merodeaban por los montes jamaicanos, y que por varias décadas más resistirían al invasor inglés<sup>464</sup>. Por lo que respecta a la fuerza inglesa, se manejaban números dispares, que oscilaban entre los 2.000 hombres en armas y los mucho menos optimistas testimonios que referían la presencia de 800 infantes y 70 soldados de a caballo, descontentos y faltos de suministros<sup>465</sup>. Quienes advocaban por recuperar Jamaica mediante la fuerza armada se aferraban al debilitamiento de los ingleses para sostener el envío a Jamaica de una gran fuerza expedicionaria, de 500-600 efectivos, apoyada por fragatas flamencas<sup>466</sup>.

Mientras en Madrid se discutía la manera más adecuada de proceder con Jamaica, a la isla llegó en febrero el contingente expedicionario mandada por Juan de Tovar para incorporarse a los hombres que aún dirigía Arnaldo de Isasi y a los restos del malogrado Tercio Mexicano. De nuevo, los problemas de coordinación entre Tovar y el gobernador Isasi explican la prolongada dilación de la llegada del socorro a Jamaica, considerando que desembarcaron en Cuba en julio de 1659. De resultas de los últimos reveses, la comunicación con los reductos españoles en Jamaica se había complicado notablemente; apenas queda el palmar de Baicaní como lugar seguro para el desembarco de víveres con cuentagotas, insuficiente para colmar las necesidades logísticas de la guerrilla<sup>467</sup>. De cualquier modo, la entrada en liza de este contingente no alteró en nada el curso de la campaña; casi de inmediato, en febrero de 1660, Tovar sucumbía en Las Chorreras, cuyo control intentó arrebatarse a los ingleses, ya que era un lugar más conveniente para el recibo de pertrechos<sup>468</sup>.

Ante semejante acumulación de fracasos estrepitosos, Cristóbal Arnaldo de Isasi se resignó a admitir su derrota, consciente de haber perdido las oportunidades más favorables, sus

---

<sup>464</sup> AGI SD leg. 178A, Junta de Guerra de Indias, Madrid, 22/1/1660; Carta del oidor Gaspar Vélez de Mantilla al rey Felipe IV, Santo Domingo, 7/8/1660; Morales Padrón, 1952: 372; Pestana, 2017: 200-201.

<sup>465</sup> AGI SD leg. 178A, Relación de Pedro Bayona, exgobernador de Santiago de Cuba, sobre el estado de Jamaica, Madrid, 12/8/1660. Los cálculos más alcistas sobre las fuerzas desplegadas por los ingleses barajaban un número de 5.000 efectivos y 600 caballos, lo que pudo ser verosímil en 1655, al inicio de la campaña, pero no en 1660, cuando el contingente se había visto severamente diezmado. *Ibid.* Junta de Guerra de Indias, Madrid, 22/1/1660.

<sup>466</sup> AGI SD leg. 178A, Junta de Guerra de Indias, Madrid, 22/1/1660; Carta del oidor Gaspar Vélez de Mantilla al rey Felipe IV, Santo Domingo, 7/8/1660.

<sup>467</sup> AGI SD leg. 178A, Relación de Pedro Bayona, exgobernador de Santiago de Cuba, sobre el estado de Jamaica, Madrid, 12/8/1660; Morales Padrón, 1952: 374.

<sup>468</sup> AGI SD leg. 178A, Cartas del sargento mayor Juan de Tovar al rey, Santiago de Cuba, 25/7, 15-16 y 18/9/1659; Relación de Pedro Bayona, exgobernador de Santiago de Cuba, sobre el estado de Jamaica, Madrid, 12/8/1660; Morales Padrón, 1952: 375.

hombres y el prestigio adquirido en 1655 cuando se decidió a plantarle cara al invasor. Su implicación, aunque bienintencionada, había resultado contraproducente para los intentos españoles por recuperar la isla. Por si no bastase con ello, en diciembre de 1659, un sector de los negros cimarrones, el liderado por el caudillo Juan de Bolas (o Lubolo), concertó un tratado de cooperación con los ingleses para combatir a los españoles y a los demás cimarrones, que sería corroborado en febrero. De resultas de la desafección de Bolas, el gobernador Isasi se resignó a dar por perdida del todo la lucha. Optó por levantar el campo, recoger a los pocos hombres que le habían sido leales hasta el final, entre los cuales se contaban algunos familiares, y dejar definitivamente aquella isla en la que había combatido a los ingleses durante un lustro<sup>469</sup>.

El propio gobernador Pedro de Morales, que despachó dos navíos con 240 hombres y artillería para ayudar a Isasi, reuló en cuanto la falúa *La Perla*, adelantada como reconocimiento, fondeó en dicha ciudad sin haber recabado noticias de los españoles de Jamaica y alertando de que quienes se encontraban en Las Chorreras no eran los hombres de Isasi, sino los soldados ingleses<sup>470</sup>. Así pues, la rendición formal de Isasi ante el coronel D'Oyley hubo de esperar al 9 de mayo. Llegados a este punto, los españoles se contentaron con solicitar a los ingleses paso libre para regresar a Cuba, travesía que Isasi y 75 hombres más, los supervivientes de la campaña, salvaron a bordo de dos canoas. Solamente los esclavos negros levantados en armas continuarían combatiendo durante varios años más<sup>471</sup>.

A modo de reflexión final, repárese en que ninguno de los tres contingentes de socorro despachados —los dos enviados por el virrey y el proporcionado desde España— surtieron efecto. Ni por calidad ni por cantidad se demostraron útiles en sus propósitos de insuflarle energías a la guerrilla de Isasi y expulsar al invasor, pero los limitados medios militares de que disponían los poderes regionales, cuyo abastecimiento militar seguía dependiendo de la metrópoli, condicionaron negativamente la asistencia logística que necesitaban los guerrilleros operativos en Jamaica<sup>472</sup>. Eso sí, los socorros acarrearón un coste general de 150.000 pesos entre 1657 y 1659, una cantidad nada despreciable en momentos de tan agudizada exigüidad de medios financieros, lo que impuso un recrudecimiento de la presión fiscal en Nueva España. Desde el 21 de mayo

---

<sup>469</sup> TNA CO 1/33/164, D'Oyley to the Commissioners of Admiralty and Navy, 1/2/1660; CO 1/14/24, Burroughs to the Commissioners of the Navy, 20/6/1660; Taylor, 1969: 185-186; Reichert, 2009: 25-26; Pestana, 2017: 201-202. Para una profundización en la persona de Juan de Bolas, véase Buisseret & Taylor, 2008: 95-102.

<sup>470</sup> AGI SD leg. 178A, Carta del gobernador Pedro de Morales a Juan de Salamanca, Santiago de Cuba, 15/5/1660.

<sup>471</sup> AGI SD leg. 178B, Testimonio del capitán escribano Francisco Almaguer de Valenzuela, Jamaica, 3/5/1660; Carta de Cristóbal Arnaldo de Isasi al rey, Santiago de Cuba, 12/5 y 6/6/1660; Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 6/11/1660. Para una referencia bibliográfica sobre estos sucesos, véase Morales Padrón, 1952: 376; Reichert, 2009: 25-26.

<sup>472</sup> AGI SD leg. 178B, Junta de Guerra de Indias, Madrid, 13/11/1659.

de 1657 hasta el 16 de febrero de 1658 se invirtieron 21.058 pesos en socorrer Jamaica; para el 12 de abril de 1658, la cifra era de 58.251 pesos, 20 tomines y 5 granos, incluidas las tropas de refuerzos, los fletes de embarcaciones y transporte de toda clase de suministros necesarios; en julio, el virrey aprobó una tercera partida presupuestaria, la más elevada, de 40.000 pesos, con la que se elevó el montante total a 85.000 pesos<sup>473</sup>. Simultáneamente, la caja real de Veracruz debía atender los gastos de mantenimiento del fuerte de San Juan de Ulúa y otras obligaciones castrenses, consumiéndose 32.875 pesos desde febrero hasta junio de 1658, además de otros 38.396 pesos para agosto<sup>474</sup>.

Repárese asimismo en la renuencia por parte de las autoridades españolas a claudicar en Jamaica se explica, al menos en parte, porque por fin se había calibrado el valor geoestratégico de esa isla. Es digno de notar cómo una isla que, abandonada a su suerte, no había recibido atención alguna por parte de la Monarquía Católica ni tampoco había despertado el interés de Oliver Cromwell, súbitamente, a raíz de la improvisada invasión inglesa, se convirtió en una codiciada plaza a ojos de Londres y de Madrid, que pugnaron durante cinco años por su control, consumiendo vidas humanas, dinero, haciendas y demás suministros. La revalorización de Jamaica fue resultado de una invasión militar que puso de relieve sus grandes posibilidades como centro de operaciones navales.

Por último, quisiéramos enfatizar el carácter genuinamente americano del esfuerzo militar español por recuperar la isla de Jamaica; con la salvedad del tercio de Tovar, los restantes contingentes de socorros fueron organizados en las mismas plazas indianas y enviados a dicha isla a bordo de embarcaciones aprestadas en los puertos caribeños, gracias a la iniciativa de las autoridades políticas y militares locales, que asumieron dicha responsabilidad. Nos parece una implicación sintomática de la madurez y la autonomía que iba adquiriendo el mundo virreinal con respecto a la metrópoli. Fueron las limitaciones en medios navales las que truncharían el alcance efectivo de la respuesta militar contra los invasores, ya que la ausencia de una armada genuinamente caribeña supeditó la cobertura marítima a la asistencia de la Real Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias.

---

<sup>473</sup> AGI Contaduría leg. 886 R.4, Data de los pesos que se pagaron por cuenta de los gastos de guerra en socorros de las Islas de Barlovento y Jamaica, fols. 17a-20b; AGI SD leg. 178A, Carta del virrey novohispano a Felipe IV, México, 29/7/1658; Reichert, 2009: 25, 27.

<sup>474</sup> Consúltense las cuentas de data de los tesoreros Juan de Echavarría y Andrés de Aramburu para los pesos que se pagaron por gastos de guerra entre el 3 de febrero y el 8 de agosto de 1658. AGI Contaduría leg. 886 R.4 y R.5.

## CAPÍTULO CUARTO

### LA GUERRA EN EL FRENTE ATLÁNTICO Y EUROPA (1654-1660)

#### 4.1. El drenaje del río Éufrates (1654-1657)

«Son sus minas en las Indias Occidentales las que suministran combustible a su inmenso y ambicioso deseo de monarquía universal». Con dicha observación, pronunciada en la Cámara de los Comunes en 1624, sir Benjamin Rudyard se unía a la ya dilatada lista de comentaristas que desde los tiempos de Richard Hakluyt y su *Discourse Concerning Western Plantings* (1584) habían identificado en la corriente argentífera que, como un río, afluía a Sevilla desde las regiones mineras de Perú y México la verdadera fuente del poder imperial de la Monarquía Hispánica y del éxito que había conocido hasta entonces<sup>1</sup>. Durante las discusiones que precedieron a la elaboración de la estrategia del *Western Design*, el dirigente inglés tuvo muy presente que una parte de su marina debería encargarse de secar esa corriente metalífera para que los españoles no obtuviesen provecho de ella y tampoco pudiesen mantener su esfuerzo militar, viéndose en la obligación de rendirse. La ofensiva de Cromwell no se dirigió únicamente contra el Caribe, sino que su otro gran objetivo era el bloqueo y captura de las flotas y armadas, como abordaremos en este capítulo.

Los años cincuenta del siglo XVII presenciaron una verdadera ruptura en los ritmos ordinarios que habían caracterizado al sistema de flotas desde su misma configuración a finales del siglo anterior. Lejos del teórico despacho de dos flotas anuales —una a Nueva España y otra a Tierra Firme— que había imperado hasta la fecha, salvo puntuales alteraciones, en los cincuenta solo se despacharon seis flotas con destino Nueva España (dos de ellas en 1653) y otras tantas para Tierra Firme. Durante el primer lustro de la década, pese a los síntomas de desgaste, todavía fue posible una cierta regularidad en los despachos; en 1650, 1651 y 1653 zarparon los convoyes comisionados para ambos virreinos, y en 1652 y 1654 se despacharon galeones para Cartagena. Nunca se interrumpió por completo el flujo comercial. En contraste, en el transcurso del segundo lustro, marcado por las perturbaciones derivadas del *Western Design*, solo fueron despachadas dos flotas: una a Veracruz, en 1656, destruida al año siguiente en Tenerife por los ingleses; la otra a Cartagena, en 1658, que regresaría a Santander, en lugar de seguir la habitual ruta de regreso a Cádiz, lo que supuso el cierre de este anómalo quinquenio, pero también de una etapa en la historia de la Carrera de las Indias.

---

<sup>1</sup> Elliott, 2010: 71.

#### 4.1.1. Primer drenaje: las alteraciones de 1655

La primera de las flotas que salieron a navegar que experimentó los avatares de la guerra con Inglaterra fue la despachada en Cádiz el 11 de julio de 1654, que tuvo como destino Tierra Firme, al cargo del general Luis Francisco Núñez de Guzmán, marqués de Montealegre, el almirante Matías de Orellana y el conde de Bornos, en calidad de gobernador del tercio<sup>2</sup>. Aunque finalmente se accedió al despacho de la flota, desde el comienzo existió por parte del comercio andaluz una indisimulada reticencia a despacharla que alimentaba malos presagios. Se temía que no hubiese plata en Portobelo que recoger, ya que no había dado tiempo a prevenir al virrey de Perú ni habían aún regresado las flotas enviadas el año anterior que anticipasen noticias del estado del comercio en aquella provincia<sup>3</sup>.

Como concedores de la coyuntura económica del momento, y de común acuerdo, era a los cargadores a quienes les competía la proposición del buque de la flota, pero el Consejo de Indias podía desestimar cualquier sugerencia en dicho sentido<sup>4</sup>. Claro que, por el momento, ni los cargadores a Indias ni los organismos rectores del comercio colonial podían imaginar la amenaza militar que se cernía. Ciertamente era que en la corte habían recibido informes de los armamentos navales ingleses en los astilleros del Támesis y en Portsmouth, como también eran más que conocidas las sospechas que Cárdenas albergaba en torno a las intenciones de gobierno de Oliver Cromwell. Pero, en todo caso, ya vimos la tímida atención que se le concedió. Por parte del sector comercial andaluz ni siquiera contamos con evidencias documentales que demuestren la más remota sospecha al respecto.

Los acontecimientos se precipitaron a partir del otoño. El 25 de octubre, cuando todavía se ultimaban los preparativos para la expedición del *Western Design*, se hizo a la vela rumbo al Mediterráneo una segunda escuadra, de 25 naves (anexo 2.7), cuyo mando le había sido confiado al *general-at-sea* Robert Blake, en misión especial encomendada por el Almirantazgo<sup>5</sup>. Esta sería la escuadra que, siguiendo las instrucciones de Oliver Cromwell, bloquearía la costa gaditana a partir del verano de 1655 para obstruir el flujo argentífero procedente de las Indias Occidentales. A comienzos de noviembre de 1654 la veintena de navíos al cargo de Blake

---

<sup>2</sup> Del aprovisionamiento de la armada del marqués de Montealegre se puede hacer un seguimiento minucioso a partir de la información conservada en AGI C leg. 4093, N.2, Cuentas del maestre de raciones Marcos González, 1654, *passim*; para los gastos del despacho de esta armada, véase AGI IG leg. 2606, Relación de la contaduría de la avería de la armada del marqués de Montealegre formada por la Casa de la Contratación, Sevilla, 26/8/1656.

<sup>3</sup> BNE Mss. 2384, Servicio grande que ha hecho a SM el conde de Peñaranda, presidente del Consejo de Indias, 1656, fol. 360rv. Adviértase la connotación irónica que encierra el título de este documento.

<sup>4</sup> Veitia Linaje, 1672, II, caps. IV y VI; García Fuentes, 1980: 159-161.

<sup>5</sup> TNA SP 18/89/138, Francis Willoughby to the Navy Commissioners, Portsmouth, 28/10/1654; BL Add MS 32471, fol. 59r; CSPV 1653-1654, 29/338, Giacomo Quirini to the Doge and Senate, Madrid, 11/11/1654.

fueron avistados desde Rota, como informó al Consejo el duque de Medinaceli. Una semana después, el corregidor de Gibraltar también avisaba del bojeo de la armada de Blake, que recaló en aquella bahía por varios días<sup>6</sup>.

El conde de Molina, gobernador de Cádiz, a través de los testimonios de un magistrado londinense afincado en dicha ciudad y de unos capitanes de navíos procedentes del norte, tuvo noticias de los aprestos de barcos militares ingleses, acompañados de los rumores de un ataque contra Santo Domingo<sup>7</sup>. Esto alimentó sus recelos desde el comienzo, pero se desconoce si dio la voz de alarma a los empresarios involucrados en las transacciones con las Indias. Que dicha actividad naval inglesa coincidiese con el apresto de las flotas de Indias para el próximo año también pudo contribuir a sus tribulaciones<sup>8</sup>. La explicación más plausible que se contemplaba entre los oficiales reales, incluido Molina, era que los ingleses estaban preparando su marina militar para romper hostilidades con Francia y atacar su flota del Mediterráneo<sup>9</sup>. Sea como fuere, no se adoptaron medidas específicas, más allá de vaguedades como ordenar a las autoridades portuarias a prevenir las defensas de las plazas costeras andaluzas<sup>10</sup>.

Que Blake hiciese acto de presencia en la zona no es algo que hubiese tenido por qué desconcertar a las autoridades locales si, como explica J. R. Powell, Cromwell había escrito en agosto al rey Felipe para prevenirle de la llegada de esa armada a las costas del Estrecho so pretexto de limpiar de piratas berberiscos esas aguas, lo que era una verdad a medias<sup>11</sup>. Además, asumiendo que la explicación de Cromwell hubiese sido una excusa para disimular, debió sonar verosímil a la corte española, pues el problema berberisco se había recrudecido en las costas andaluzas durante la década de los cincuenta, cuando un centenar de embarcaciones corsarias corrían a lo largo del Estrecho de Gibraltar<sup>12</sup>. En marzo de 1655, con miras a atajar dicho problema, se le encomendaría al conde de Linares, general de las galeras, el auxilio al presidio de Orán para que resistiese un posible ataque<sup>13</sup>.

Precisamente, a Blake se lo destinó al Mediterráneo para que combatiese a los corsarios que servían al monarca francés, pero no a la *Marine Royale* —lo que hubiese implicado un *casus belli*—. Se trataba de un problema que preocupaba muy especialmente a la ELC y que el

---

<sup>6</sup> AGS GYM leg. 3351, Consultas del Consejo de Guerra, Madrid, 20 y 27/11/1654; CSPV 1653-1654, 29/341, Giacomo Quirini to the Doge and Senate, Madrid, 25/11/1654.

<sup>7</sup> AGS GYM leg. 3351, Carta del conde de Molina al duque de Medinaceli, Cádiz, 12/11/1654.

<sup>8</sup> Consúltese la correspondencia generada por la Casa de la Contratación con los secretarios Gregorio de Leguía y Juan Bautista Sáenz de Navarrete. AGI C leg. 5177, septiembre-noviembre, 1654.

<sup>9</sup> AGS GYM leg. 3351, Carta del conde de Molina al duque de Medinaceli, Cádiz, 12/11/1654.

<sup>10</sup> AGS GYM leg. 3351, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 27/11/1654; Est leg. 2529, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 29/11/1654.

<sup>11</sup> Inchaustegui Cabral, 1958: 339-340; Powell, 1972: 254; Valladares Ramírez, 1998: 142.

<sup>12</sup> AGI Co leg. 123, El corregidor Pedro Blanco al Consulado de Sevilla, Cádiz, 4/4/1655.

<sup>13</sup> AMN Barutell 380/1035, Real despacho al conde de Linares para socorrer Orán, Madrid, 24/3/1655.

Almirantazgo había convertido en una cuestión de orgullo<sup>14</sup>. Esta misión condujo a Robert Blake a un periplo por el Mediterráneo Occidental que culminó en abril de 1655 con la incursión sobre la base berberisca de Porto Farina, en el actual término de Ghar al-Milh, junto a Túnez<sup>15</sup>. Si algo puso de relieve la expedición de Blake fue la utilidad de las cabeceras logísticas en las inmediaciones del Estrecho de Gibraltar para dominar las comunicaciones por mar entre el Atlántico y el Mediterráneo. Un año después, Charles Longland, agente de Cromwell en Livorno, aconsejaría la captura de Orán o La Mámora<sup>16</sup>.

Entretanto, en la costa gaditana se trataba la manera de continuar las transacciones con las Indias. En noviembre se convocó a los cargadores en una junta del comercio para deliberar la utilidad de despachar la flota a Tierra Firme, habida cuenta de la reciente suspensión de la flota de Nueva España<sup>17</sup>. Las 4.000 toneladas que inicialmente propusieron los cargadores para el buque de la flota, tras las negociaciones entre el Consulado y la Contratación, fueron reducidas a 3.000 toneladas. A los cargadores y maestros de navíos también se los instó a que apresatasen y cargasen los barcos del convoy comercial a menos tardar posible para salir a navegar por la próxima primavera<sup>18</sup>. Las otras negociaciones en que se hallaron absortos desde finales de 1654 los agentes del comercio andaluz con la corte concernieron a la concreción de un nuevo asiento de avería por medio del cual el Consulado asumiría la compleja financiación del aparato naval de las flotas de Indias. En realidad, fue lo que más ocupó las preocupaciones de las instituciones rectoras de la Carrera, lo que abordaremos en su debido lugar en este estudio.

Por el momento, cabe señalar que los plazos en el despacho de las flotas no se cumplirían una vez comenzado el año de 1655, pues, faltos de ropa y dinero para cargar los mercantes con la celeridad exigida, los empresarios y los dueños de navíos concurrieron en retrasar la zarpada del convoy, sin prestar atención a las airadas quejas del conde de Villaumbrosa. De manera que el despacho fue postergado *sine die*, al menos hasta junio, como muy pronto<sup>19</sup>. Lo que puede interpretarse en clave de pulso entre el sector privado —los cargadores— y la administración

---

<sup>14</sup> TNA SP 71/1/171-172, Instructions to General Robert Blake, wrongly dated 1656, [ca. July, 1654]; CSPV 1653-1654, 29/342, Giovanni Ambrosio Sarotti, Florence, 28/11/1654; sobre los intereses de la ELC en juego, CSPD 1655, Levant Co. to Sir Thomas Bendish and to Spencer Bretton, Consul at Smyrna, London, 17/9/1655. Acerca de los intereses estratégicos de Inglaterra en el Mediterráneo, Clowes, 1898, vol. 2: 209; Corbett, 1904, vol. I, ch. xvii; Seely, 1922: 71-73; Davis, 1961: 131-132; Rodger, 2006: 21-22.

<sup>15</sup> TNA SP 97/17/131, Lord Protector to his ambassador in Constantinople, London, 19/10/1655; *TSP*, III: 232, 390-391; *Clarke Papers*, III: 39-40. Para ahondar en la campaña de Blake, consúltese Powell, 1972: 256-265.

<sup>16</sup> TNA SP 18/153/8, Charles Longland to Vice-Admiral Richard Badiley, Leghorn, 4/10/1656.

<sup>17</sup> AGI Co lib. 5, Junta del comercio sobre la flota de Tierra Firme, Sevilla, 13/11/1654, fols. 320v-322r.

<sup>18</sup> AGI Co lib. 5, Buque de la flota de Tierra Firme, Sevilla, 2/12/1654, fols. 322r-323r; lib. 52, Carta del Consulado a Juan Bautista Sáenz de Navarrete, Sevilla, 10/1/1655, fols. 85rv; leg. 123, Juan Bautista Sáenz de Navarrete al Consulado, Madrid, 16/2/1655; C leg. 5177, Carta de la Casa de la Contratación al secretario Gregorio de Leguía, Sevilla, 16/1/1655.

<sup>19</sup> AGI Co lib. 6, Junta del comercio sobre la flota de Tierra Firme, Sevilla, 1/4/1655, fols. 34r-36r.

regia —el Consejo y la Casa de la Contratación—, que se resolvió a favor de los primeros. Una rivalidad entre bastidores que marcó el funcionamiento interno del sistema atlántico español a mediados del siglo XVII. En la década de los cincuenta el equilibrio de poder parecía inclinarse del lado del comercio frente a la Corona, y concretamente la Casa, que había visto su capacidad de maniobra muy mermada en la coyuntura crítica de entonces<sup>20</sup>.

Al tiempo que en el centro neurálgico de la Carrera de las Indias se intentaba darle una nueva forma a la continuación del sistema del comercio colonial, en abril se supo en Sevilla de la arribada en Cartagena de Indias de la armada del marqués de Montealegre el pasado 22 de agosto, pero también del siniestro de la nao capitana de la Real Armada de la Mar del Sur. Un infortunio que entrañó importantes pérdidas de vidas humanas, barcos, caudales y tiempo, ya que forzaba al marqués de Montealegre a prolongar su estadía en las Indias hasta recibir la plata procedente de las minas peruanas<sup>21</sup>. Solo el naufragio de la nao capitana y de sus 54 piezas de cañón comportó un coste de 381.000 pesos, entre el casco y los pertrechos artilleros<sup>22</sup>. No bastante con el incierto panorama que se abatía sobre la Carrera de las Indias debido a la falta de plata en Portobelo, se sumaron los avisos procedentes de La Guaira que llegaron a Madrid en abril de 1655, alertando de fuerzas navales hostiles cerca de Santo Domingo<sup>23</sup>.

Todo lo arriba referido reforzaba la aprensión existente en torno a los designios de Cromwell a la vez que redundaba en la dilación de la estadía de la armada de Montealegre en Indias, desde el 22 de agosto hasta el 1 de enero de 1656. La ausencia de la plata peruana en Portobelo se solapó con el arranque de las operaciones de la escuadra de Penn en el Caribe<sup>24</sup>. Esta concatenación de demoras acarreó unos sobrecostes que se calcularon en unos 250.000-272.000 pesos, e incluso 323.685 pesos, si se incluyen las estadías en Portobelo, Veracruz y La Habana (Anexo 1.1.3.), más del caudal que hubiesen consumido en un viaje ordinario, dados los trabajos de mantenimiento, abastecimiento y sueldos de la gente de mar y guerra<sup>25</sup>. Como los cargadores de Indias barruntaban un corto registro a causa de este cúmulo de incidencias, preferían que la flota de Tierra Firme (Anexos 1.3.1-1.3.2.) no se hiciese a la mar ese año hasta que no se recibiese en Portobelo la remesa de plata, sin importar lo adelantado del apresto<sup>26</sup>.

---

<sup>20</sup> Vila Vilar, 1999: 3-34; Herrera Heredia, 2004: 165-167; Oliva Melgar, 2005: 37-66.

<sup>21</sup> AGI IG leg. 770, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 26/4/1655; Carta del marqués de Montealegre, Cartagena de Indias, 10/12/1654.

<sup>22</sup> BNE Mss. 2384, fol. 360v-361r.

<sup>23</sup> AGI C leg. 5177, La Casa de la Contratación a Sáenz de Navarrete, Sevilla, 18 y 20/4/1655.

<sup>24</sup> AGI C leg. 4095, Carta de Francisco Rodríguez, Sevilla, 7/11/1656; IG leg. 1876, Carta del marqués de Montealegre al rey, Cabo de Corrientes, 19/7/1655.

<sup>25</sup> BNE Mss. 2384, fol. 361r. Los trabajos acometidos en los galeones de Montealegre durante su invernada, en AGI C leg. 3752, Testimonio de Pedro Laredo, Cartagena de Indias, 2/12/1654.

<sup>26</sup> AGI C legs. 3122, 3298, 3508, 3510, 3511, 3753, 4095, 4931; IG leg. 1876; Amor Martín, 2021: 228-240.

En cambio, por presiones del virrey de la Nueva España, que instaba a que se le remitiesen 3.300-3.400 quintales de azogue para las minas mexicanas, lo que se había hecho fue adelantar el despacho a Nueva España de los galeones *Nuestra Señora de la Purificación*, con Diego de Medina como general, y *San Francisco de Paula y San José*, con Juan de Montaña al frente, para que llevasen el mercurio<sup>27</sup>. Meses después, el 27 de mayo, fue despachado a Cartagena de Indias el patache de Margarita, *San Francisco y San Diego*, gobernado por Marcos del Puerto, quien debía entregarle un pliego cerrado al gobernador Pedro Zapata. Tras veinte días de estadía en Cartagena, adonde llegó el 6 de julio, recibió por R.C. del 15 de mayo la orden de recoger en Portobelo la remesa de plata que se le remitiese desde Perú<sup>28</sup>. El plazo límite concedido expiraba en noviembre, pues a la Corona le apremiaba la llegada de una remesa si quería afrontar los compromisos contraídos con los factores y asentistas, además de financiar el despacho de las próximas flotas<sup>29</sup>.

No solo en Sevilla y Madrid estaban pendiente de la detención de los galeones de Montealegre. También en la capital británica causaban consternación las noticias que a John Thurloe le remitieron el prominente empresario sir Benjamin Wright, agente en Madrid<sup>30</sup>, y el cónsul James Wilson, quien desde Cádiz daba cuenta de los percances tocantes al comercio colonial español con las Indias y de las nefastas consecuencias que el retraso de la plata podía acarrear para el esfuerzo de guerra de la Corona en los frentes europeos<sup>31</sup>. Para los mercaderes ingleses que participaban en el negocio colonial español, la noticia del accidente de la capitana, que dejó al descubierto la carga que iba fuera de registro, valorada en casi nueve o diez millones, supuso un varapalo: «This has fallen out very unfortunately for the King's and this country's occasions which at present we know require no small sum of money to be advanced, and no less for all us merchants here». Primero, porque era de esperar que el rey español reclamase la totalidad; segundo, porque la siguiente remesa llegaría a destiempo, en agosto o septiembre<sup>32</sup>.

Al tiempo que se desarrollaban las negociaciones entre el Consejo y la comisión enviada por el comercio a la corte, afloraron otras cuestiones que distrajeron parte del dinero consignado para el despacho de las flotas. Con el fin de reforzar la defensa marítima de Barcelona, recién

---

<sup>27</sup> AGI C leg. 3508, Apresto de los galeones de azogue, Cádiz, 7/1/1655; leg. 4095, Relación de bastimentos para aprestar los dos galeones, Cádiz, 26/2/1655; IG leg. 1780, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 28/4/1655. Una relación del periplo de estos dos galeones puede encontrarse en AHN Diversos leg. 27/33; AGI C leg. 3122, N.2; AMN VP 43/47bis/18, fols. 24r-25v (incompleto).

<sup>28</sup> AGI C legs. 3509 y 3510, Felipe IV al capitán Marcos del Puerto, Madrid, 12/2/1655; EC leg. 1028A, Pieza 1, Pleito contra Marcos del Puerto, 1657, fols. 6v-7r, 20v.

<sup>29</sup> AGI IG leg. 2606, Pedro Zapata a Felipe IV, Cartagena, 25/4/1656.

<sup>30</sup> Sir Benjamin Wright to secretary Thurloe, Madrid, 11/5/1655, *TSP*, III: 420-421.

<sup>31</sup> Mr. James Wilson to the Lord Protector, Cadiz, 28/4/1655, *Ibid.*: 389.

<sup>32</sup> A Letter from Mr. H. Daubne, Cadiz, 2/5/1655, *Ibid.*: 399-400.

recuperada, se le requirió al duque de Medinaceli que aprestase dos galeras para enviarlas a esa ciudad. La corte le requirió a los oficiales de la Casa de la Contratación que contribuyesen a la financiación de las galeras con 12.000 escudos, reunidos de «cualquier dinero y efectos que haya de la avería en las arcas de ella del que se iba previniendo para los pagos de la gente de mar y guerra de los galeones...», que deberían abonar a Fabián de Echeverría, pagador general de las galeras de España. Aún a sabiendas del golpe que suponía para la navegación a las Indias, los oficiales de la Casa no pudieron oponerse a órdenes superiores y cedieron a las exigencias. De los 40.000 reales de plata de que se le hicieron cargo al receptor de la avería para despachar la capitana y almiranta de Nueva España, se separaron 6.000 escudos de plata, mientras que para los 6.000 restantes se recurrió al vellón sobrante en la receptoría de avería para los galeones de Tierra Firme, al vellón del arca general de la pagaduría de Cádiz y a 40.000 reales de plata tomados del arca general de la pagaduría de Sevilla<sup>33</sup>. Como es de suponer, estas exigencias no ayudaron a mejorar el entendimiento, ya bastante cuestionado, entre los partícipes del comercio andaluz a Indias y la corte.

Durante el transcurso de la primavera, el *Lord Protector* se había esforzado en mantener debidamente informado a su general Robert Blake acerca de los plazos de las flotas de Indias, lo que le fue posible gracias a contar con un nutrido equipo de informadores. A mediados de mayo, cuando la comisión enviada por el Consulado a Madrid intentaba la negociación del nuevo asiento de la avería, el general Blake se encontraba a la altura de la costa provenzal. Fue entonces cuando recibió las instrucciones de Cromwell, con fecha del 19 de marzo, requiriéndolo para bloquear Cádiz<sup>34</sup>. Aunque el objeto eran las remesas de plata, Cromwell quiso evitar el rompimiento con España, por lo que no autorizó a Blake a golpear primero, salvo en caso de enfrentarse a la flota procedente de las Indias o refuerzos navales con dicho destino.

Las autoridades gaditanas, que no estaban interesadas en alimentar fricciones ni discordias, permitieron a Blake que recalase en la bahía con su escuadra para reabastecerse cuando ya corría fines de junio. Incluso a pesar de los recelos que albergaban el conde de Molina y del general don Diego de Egües y Beaumont, a quien le preocupaba que los ingleses aprovecharan para reconocer el estado de las flotas y defensas navales españolas<sup>35</sup>. En Antequera se le había oído a un mercader flamenco decir que los ingleses estaban organizando sus barcos para ocupar Gibraltar y hacerse dueños del Estrecho<sup>36</sup>. Había razones para el nerviosismo.

---

<sup>33</sup> AGI C leg. 3508, Data de 12.000 escudos a Fabián de Echeverría, Sevilla, 24/5/1655.

<sup>34</sup> Powell, 1972: 266. Instrucciones que le serían confirmadas el 13 de junio. *Cromwell's Letters*, II, CXCVIII: 445-447; CSPV 1655-1656, 30/122, Lorenzo Paulucci to Giovanni Sagredo, London, 8/8/1655.

<sup>35</sup> AGI IG leg. 2558, Carta de Diego de Egües a Felipe IV, El Puntal de Cádiz, 7/6/1655.

<sup>36</sup> AGS GYM leg. 1875, El duque de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 9/6/1655.

Lo que sigue sin esclarecerse es qué sucedió durante la escala de Blake en Cádiz; si ingresó en la bahía para acto seguido rehusar la asistencia que le brindaba el duque de Medinaceli, o si recaló fugazmente para acopiar víveres antes de retirarse frente a la costa portuguesa<sup>37</sup>. El despliegue inmediato de la escuadra de Robert Blake en el paraje que debían seguir los galeones de Tierra Firme en su derrota de regreso confirmó las sospechas de Molina, Egües y Medinaceli, quienes rescataron los planes defensivos esbozados en abril para hacerle frente a los corsarios berberiscos, aunque adaptándolos a la amenaza que ahora suponía la escuadra de Blake<sup>38</sup>. La siguiente medida adoptada fue la momentánea paralización del apresto de las flotas de Indias; los bajeles fueron retirados el 21 de junio a los caños de La Carraca, cuyo acceso se bloqueó con una cadena de árboles, donde permanecerían a resguardo del enemigo<sup>39</sup>. El día 5 de julio se decretó la suspensión oficial de las flotas de Indias y empezaron a aderezarse los barcos para aprestar una armada de escolta<sup>40</sup>.

Podría argüirse que la suspensión de flotas marcó el comienzo simbólico de la contienda en el teatro europeo, así como el lustro de bloqueo que afectaría al sistema de flotas y galeones. Aunque todavía no mediaba declaración formal de guerra alguna ni se tenían noticias en Madrid de las acciones de la armada de Penn en el Caribe, todos los indicios apuntaban a una inminente contienda. Así se lo participó el duque de Haro por escrito al archiduque Leopoldo cuando supo de la retirada del cónsul inglés de Cádiz, James Wilson, siguiendo instrucciones de Cromwell<sup>41</sup>. El sentido intuitivo del duque de Medinaceli, del conde de Molina y del general Egües anticiparon las intenciones de Blake, que les serían confirmadas por los capitanes de cinco bajeles neerlandeses que recién ingresaron en la bahía de Cádiz a comienzos de julio<sup>42</sup>.

Para aprestar la escuadra defensiva con la mayor rapidez y el menor gasto posible se reutilizaron los galeones de las flotas del tesoro, de la Real Armada de la Guarda y de la Armada de Flandes, así como fragatas corsarias y multitud de pataches y navíos de particulares<sup>43</sup>. Para financiarla hubo que recurrir al sector privado, pues solo en los desembolsos iniciales se estimaron unos 150.000-180.000 pesos de coste, aproximadamente<sup>44</sup>. Se requirió la colaboración

---

<sup>37</sup> CSPV 1655-1656, 30/125, Lorenzo Paulucci to Francesco Giustinian, London, 15/8/1655; Powell, 1972: 268-269; Stradling, 1983: 185; Capp, 1989: 95.

<sup>38</sup> AGI Co lib. 52, Carta del Consulado de Sevilla a Felipe IV, Sevilla, 21/6/1655; leg. 123, Pedro Blanco al Consulado de Sevilla, Cádiz, 23/6/1655.

<sup>39</sup> AGI IG leg. 2558, Consultas del Consejo de Indias, Madrid, 12 y 21/6/1655; C leg. 3508, A los contra maestres de los galeones de la armada y flotas de Indias, Cádiz, 24/6/1655.

<sup>40</sup> AGI IG leg. 2558, Consultas del Consejo y de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 22/6/1655 y 5/7/1655.

<sup>41</sup> CSPV 1655-1656, 30/123, To Giovanni Sagredo, 14/8/1655; Valladares Ramírez, 1998: 144.

<sup>42</sup> AGI Co leg. 123, Carta de Esteban de Echevarría al Consulado, El Puerto de Santa María, 12/7/1655.

<sup>43</sup> AGS GYM leg. 3366, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 13/7/1655; RUO 1101657/288, *Relación diaria de la presteza con que se previno la Armada Real*, Sevilla, Juan Gómez de Blas, 1655.

<sup>44</sup> AGI Co lib. 6, Sesiones de la Junta de Comercio, Sevilla, 1 y 3/7/1655.

del comercio andaluz para que por vía de empréstito adelantase 160.000 pesos, entre los cargadores de Sevilla (100.000 pesos) y los de Cádiz (60.000 pesos)<sup>45</sup>. Finalmente, la contribución ascendió a 163.218 pesos (Sevilla, con 102.988 pesos y Cádiz, con 60.230), del importe total de 228.046 pesos de que se le hicieron cargo al pagador general Cristóbal de Vozmediano a través de Pedro de Miralles, pagador en Cádiz. Es decir, los empresarios aportaron el 72% de la suma que se le cargó a la pagaduría<sup>46</sup>.

Visto en perspectiva, parece claro que sin la decidida implicación del comercio andaluz difícilmente se hubiese reunido con tanta celeridad el caudal necesario para atender los primeros gastos, menos en unos momentos de parálisis del sistema<sup>47</sup>. El coste del apresto de la armada, hasta fecha del día 11 de septiembre de 1655, fue de 277.785 pesos<sup>48</sup>, si bien algunos gastos adicionales posteriores, inclusive el despacho de avisos a las Islas Azores para prevenir a los galeones de la plata, sugieren una suma redondeada de 300.000 pesos, a falta de poder ofrecer una cifra más precisa<sup>49</sup>. Aunque insistimos en que esos son los gastos del apresto, pues no se han de soslayar los costes que implicaría la operatividad de la armada y sus requerimientos logísticos una vez en campaña, de lo cual no se daría una cuenta hasta el año siguiente. Es posible, ya que no poseemos constancia de una relación completa de todos los gastos en que incurrió la formación de Pablo Fernández de Contreras, que el apresto y la expedición elevasen el caudal invertido a 600.000 pesos<sup>50</sup>.

Pero como el empréstito adelantado por los comercios de Sevilla y Cádiz no cubría al completo los gastos de apresto de la armada, el duque de Medinaceli recurrió a las arcas de la Real Armada del Mar Océano, de donde extrajo 20.835 escudos para sufragar el gasto de los galeones de Indias<sup>51</sup>. La factoría de la Armada del Mar Océano había calculado que se necesitarían 350.000 raciones para cubrir el avituallamiento de las tripulaciones de la escuadra defensiva hasta mediados de octubre, lo que implicaba una inversión de 100.000 escudos. Además,

---

<sup>45</sup> AGI Co lib. 52, Cartas del Consulado de Cargadores a Felipe IV, Sevilla, 30/6/1655 y 3/7/1655; lib. 6, Junta de los partícipes en el empréstito para la armada defensiva, Sevilla, 23/8/1655.

<sup>46</sup> AGI C legs. 3508 y 3509, Cargo que recibe por vía de empréstito de los comercios de Sevilla y Cádiz, almojarifazgos y otras bolsas para el despacho de la armada de defensa, 1655; leg. 3758, Relación del dinero de que recibió Pedro de Miralles de los comercios de Sevilla y Cádiz, almojarifazgo y alcabalas de Cádiz para el despacho de la armada de 1655, El Puerto de Santa María, 8/9/1655; IG leg. 2702, Relación de las personas que participaron en los empréstitos en Sevilla y Cádiz para la armada defensiva de 1655, Sevilla, 23/12/1659. La participación del comercio andaluz en este empréstito ya fue abordada en Amor Martín, 2020: 964-976.

<sup>47</sup> RUO 1101657/288, *Relación diaria de la presteza*.

<sup>48</sup> AGI C leg. 3758, Relación del dinero al contado distribuido por capitán general, proveeduría general y artillería, y de lo que quedaba debiendo, El Puerto de Santa María, 11/9/1655.

<sup>49</sup> AGI IG leg. 2702, Relación del dinero gastado en la armada de defensa, Sevilla, 3/11/1655; el desglose de los gastos de proveeduría y pagaduría, puede consultarse en AGI C leg. 4096.

<sup>50</sup> BNE Mss. 2384, Servicio grande..., fol. 361r.

<sup>51</sup> AGS GYM leg. 3366, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 23/8/1655.

sopesó el envío de los barcos *Santa Teresa de Jesús*, *San Carlos* y cuatro brulotes fondeados en Pasajes para que fuesen como refuerzo<sup>52</sup>. Para nutrir las dotaciones de los barcos se recurrió a levantar gente en diversas localidades del Reino de Sevilla, cuyos habitantes acumulaban una gran tradición de servicio en las armadas y flotas de la Carrera. No obstante, se registraron desertiones entre quienes ya habían percibido los adelantos de sus pagos<sup>53</sup>.

La escuadra la componían 28 galeones artillados de diversa procedencia, entre unidades de la Real Armada de la Guarda, Armada de Flandes, fragatas corsarias flamencas y navíos particulares, y 6 brulotes, que sumaban 11.160-11.779 toneladas, 833-842 piezas de artillería (310 de bronce y 532 de hierro), 1.640 quintales de pólvora, 2.021-2.039 mosquetes y arcabuces y 6.155-6.165 plazas de mar y guerra (Anexos 1.4.1-1.4.2.). También se aprestaron barcos masteleros para garantizarle a la escuadra el debido suministro de víveres y pertrechos una vez en campaña. Se hicieron a la vela el día 15 de agosto. Como capitán general de la formación iba don Pablo Fernández de Contreras, seguido del almirante Juan Castaños y Beisategui y el gobernador del tercio Diego Ponce de León. Para la inteligencia veneciana, la presteza con que los españoles despacharon una armada de ese tamaño constituyó una sorpresa<sup>54</sup>, aunque fue la inteligente administración de los escasos recursos disponibles y la inestimable ayuda del sector comercial lo que obró el milagro de la conocida como *Armada de los Cabos*<sup>55</sup>.

Enfrente, la formación inglesa alineaba 26 naves, 12.300 toneladas, 4.445 efectivos embarcados y 936 cañones (anexo 2.7). Aunque Cromwell había ordenado a su general que no rompiera su formación, ni siquiera Blake estaba seguro de la adecuada operatividad de todos sus barcos. Después de medio año de servicio en las aguas mediterráneas, sus tripulaciones acusaban el agotamiento, algunos barcos presentaban desgaste y averías que precisaban reparaciones con inmediatez<sup>56</sup>. Por sugerencia del mismo general inglés, las fragatas *Centurion*, *Dragon*, *Nantwich* y *Assurance* regresaron a Inglaterra, ya que no se esperaba de esos barcos un desempeño eficaz, reemplazándolos en septiembre los navíos ligeros *Amity*, *Mermaid*, *Pearl*, *Success* y *Dolphin*, con pertrechos y víveres para reponer las existencias consumidas<sup>57</sup>.

El objetivo de la escuadra española era el reconocimiento de la costa del Algarve, junto a los cabos de San Vicente y Santa María, por donde se esperaba el regreso de la armada de la

---

<sup>52</sup> AGS GYM leg. 3366, Consultas de la Junta de Armadas, Madrid, 22/9/1655 y 18/10/1655.

<sup>53</sup> AGI C leg. 3758, Relación de los oficiales y soldados de diferentes compañías, s.l., s.f. [1655]; adelantos abonados a la gente de mar que no se embarcó, Cádiz, 3/1/1657.

<sup>54</sup> CSPV 1655-1656, 30/124, 128, Giacomo Querini to the Doge and Senate, Madrid, 14 y 21/8/1655.

<sup>55</sup> AMN FN 12/16/36-1, fol. 228 y BNE Mss. 2384, fol. 132, Carta de Diego López dirigida a Pardo de Figueroa, Sevilla, 10/8/1655. Cesáreo Fernández Duro confunde esta escuadra con la Armada de la Guarda de la Carrera, pero se trata de formaciones distintas. Fernández Duro, 1899: 21.

<sup>56</sup> *Blake's Letters*, 250: 305-306; *TSP*, III: 620, 688.

<sup>57</sup> TNA SP 18/114/146-147, The present state of General Blake's fleet, August-September, 1655.

plata al cargo del marqués de Montealegre en su derrota hacia Cádiz y a la que debería proteger de los ingleses<sup>58</sup>. Puesto que no se había declarado ruptura oficial entre España e Inglaterra, al capitán Fernández de Contreras no se lo autorizó a atacar primero ni a tomar ninguna iniciativa que pudiese entrañar una declaración formal de guerra; solo podría devolver el golpe. Las tareas de reconocimiento y patrulla del litoral portugués, entre los cabos, se prolongaron durante dos meses, hasta mediados de octubre. El 17-18 de agosto, ambas formaciones se avistaron e intercambiaron disparos al agua, pero sin atacar, ya que ni Blake ni Fernández de Contreras estaban autorizados para ello, por lo que se limitaron a estudiarse e incitarse mutuamente, a la espera de que la armada procedente de las Indias se hiciese ver<sup>59</sup>.

Como la flota de Indias no hacía acto de presencia, en contra de lo previsto, Blake levantó el bloqueo el 22 de agosto; no quiso arriesgarse a mantener el despliegue de cara al otoño, menos aún con el desgaste que acusaba su flota, la escasez de pertrechos y el agotamiento de sus tripulaciones, tras casi un año de campaña. El día 24 llegó a Lisboa, donde repostó antes de regresar a Inglaterra<sup>60</sup>. A finales de septiembre, en Madrid se reunió el Consejo de Estado para estudiar la propuesta que elevó el duque de Medinaceli, quien había sugerido la posibilidad de que Pablo Fernández navegase con su escuadra hasta Lisboa y destruyese la escuadra de Blake aprovechando que una parte de sus barcos se hallaban dando carena y reabasteciéndose allí y la otra parte se encontraba debilitada por la peste. La propuesta del duque finalmente fue desestimada por considerarse demasiado osada y arriesgada, aunque no existió una opinión unánime entre los consejeros<sup>61</sup>.

En Londres la acogida de la escuadra de Blake a comienzos de octubre fue más bien fría; coincidió con las noticias del fracaso de Penn y Venables en La Española, las noticias de las represalias decretadas por el rey español contra las haciendas de los súbditos ingleses y el consiguiente abatimiento del *Lord Protector*, sumido en su particular crisis. Tampoco faltaron las reprobaciones a la falta de determinación de Blake para atacar la escuadra española, pues, aunque esta no tenía como destino las Indias, resultaba evidente que su propósito era proteger los galeones de la plata<sup>62</sup>. Nada había salido acorde a sus planes. Por el momento, Cromwell podía olvidarse de resarcir los costes de su fallida expedición a las Indias mediante la plata de

---

<sup>58</sup> AGI Co leg. 123, Carta de Pedro Blanco al Consulado de Sevilla, Cádiz, 23/6/1655.

<sup>59</sup> CSPV 1655-1656, 30/147, Giacomo Quirini to the Doge and Senate, Madrid, 11/9/1655; RUO 1101657/288, *Relación diaria de la presteza; Blake's Letters*, 251:307-308.

<sup>60</sup> AGS Est leg. 2529, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 21/09/1655; *Blake's Letters*, 251:308-310; 252:310; 253:311; 255:312; *TSP*, III: 718-719; CSPV 1655-1656, 30/134 y 147, Giacomo Querini to the Doge and Senate, Madrid, 28/8/1655 y 11/9/1655; Dixon, 1852, 308-312; Powell, 1972: 269-271.

<sup>61</sup> AGS Est leg. 2672, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 24/9/1655.

<sup>62</sup> TNA SP 84/161/5, Secretary Nicholas to Mr. Jane, Cologne, 1/10/1655; The Protector to General Blake, Whitehall, 13/9/1655, *TSP*, I: 724-725.

la flota de Indias, ya que esta se había retrasado más de lo previsto, y ahora necesitaría un servicio del Parlamento para sufragar su política belicista.

Como consecuencia de la demora de los galeones de Montealegre y la ausencia de peligro, desde Madrid se ordenó a sus agentes reales en Cádiz que dispusiesen el regreso a la bahía de la armada de Fernández de Contreras, dándose por concluida su misión<sup>63</sup>. Pese a la ausencia de enfrentamientos, el simple hecho de despachar una escuadra en el estrecho margen de un mes y medio, unido a la retirada de Blake, fue de por sí un logro organizativo, una lección de cómo administrar los recursos en la escasez y una victorial moral, todo ello en una época en que la Corona se hallaba muy necesitada de triunfos que mostrar a sus súbditos<sup>64</sup>. No es menos cierto que, al no haberse producido ningún combate, es imposible concluir una valoración del rendimiento de la escuadra de Fernández de Contreras que nos permita esclarecer las aptitudes combativas de la Monarquía en el umbral de una guerra eminentemente naval como lo fue el conflicto del *Western Design*.

Con todos los recursos destinados a los frentes terrestres, ahora la Monarquía Hispánica se veía en la tesitura de invertir en la defensa marítima para enfrentarse a un enemigo superior en el agua. La movilización y gestión de recursos había funcionado en julio de 1655, pero como un remedio de emergencia; ahora quedaba pendiente de comprobarse por cuánto tiempo más seguiría interrumpido el sistema de flotas y si sería posible mantener el ritmo de gastos que una guerra de tales características impondría, habida cuenta de la falta de numerario. Dejando a un lado el regreso, a finales de octubre, de los galeones de azogue de Medina y Montañón, a efectos prácticos, la Carrera de Indias encaraba un año de interrupción, que no era solo fruto de la mala suerte sino consecuencia directa de una situación de guerra abierta que perseguía como fin deliberado el bloqueo de los convoyes.

En adelante, la estrategia por la que se rigió la Corona no pudo ser otra que la supervivencia inmediata y la continuación de las flotas y galeones. Al respecto se mostró inflexible, ya que de ninguna manera se podía aceptar el cese de las comunicaciones con las Indias. Sin esas remesas americanas no sería posible responder a los acreedores, los banqueros que financiaban el esfuerzo de guerra de la Monarquía en Europa. Lo que realmente se necesitaba para defender el tráfico mercantil atlántico eran barcos de guerra, fuertes y bien artillados para enfrentarse con éxito a la marina inglesa. A finales de septiembre, el rey había ordenado por real decreto que se adelantase la construcción de los bajeles para la Armada del Mar Océano, y en noviembre

---

<sup>63</sup> AGI IG leg. 2702, Carta del conde de Villaumbrosa a Felipe IV, Sevilla, 2/11/1655; AGS GYM leg. 3366, Carta del duque de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 21/11/1655.

<sup>64</sup> RUO 1101657/288, *Relación diaria de la presteza*.

requirió los servicios del marqués de Santa Cruz y de Manuel de Bañuelos en Cádiz para dirigir los bajeles de la armada a los que se les daba aparejo y carena en la bahía<sup>65</sup>.

No bastaba con la firme voluntad de perseverancia, ya que de nada servían los deseos y requerimientos de la autoridad regia si no se contaba con los medios adecuados para financiar esa política. De entrada, escaseaban los barcos apropiados para enfrentarse a los ingleses simultáneamente en Europa y las Indias Occidentales. Los que había disponibles en Cádiz en el otoño de 1655 no eran más de 30 bajeles, contando diferentes tipologías (galeones, urcas y pataches), y no presentaban las mínimas condiciones operativas para la campaña<sup>66</sup>, inclusive los cuatro galeones y dos pataches de Pasajes que se agregaron a la Carrera, una vez desestimados para el frente mediterráneo<sup>67</sup>. Algunos galeones que presentaban tal estado de deterioro, que corrían riesgo de irse a pique, por lo que hubo que destinar 1.000 escudos para tareas de reparación<sup>68</sup>. Otros, como el *San Carlos*, de 36 piezas, y el *San Agustín*, de 24, vararon en la costa portuguesa mientras sirvieron en la armada de Pablo Fernández de Contreras<sup>69</sup>, valorándose sendas pérdidas en 300.000 pesos<sup>70</sup>.

Precisamente, esto último era lo más grave, porque el verdadero problema no estribaba tanto en la falta de barcos como en la imposibilidad de sufragar un programa de rearme naval que movilizase las unidades necesarias para la guerra. En el arca de la avería apenas quedaban disponibles unos 229.807 reales de plata, en cifras aproximadas, para atender el despacho de la próxima flota de Nueva España, mientras que los 160.000 reales de plata procedidos de la fábrica de navíos se aplicaron en el envío de socorros a las Antillas<sup>71</sup>. Debido al corto numerario disponible, los pertrechos y bastimentos para el apresto de la flota hubo que adquirirlos en su mayoría a crédito: «disponiéndoles que se contentasen con el menos dinero en contado que fuese posible, y lo demás en consignaciones seguras en Andalucía, cobraderas en todo el año que viene», según las condiciones del asiento que ajustó el duque de Medinaceli con proveedores neerlandeses, por valor de 136.425 escudos de plata: 45.475 escudos al contado y los 90.950 escudos restantes a librar sobre los empresarios gaditanos que tomaron en empeño las alcabalas

---

<sup>65</sup> AMN Barutell 380/1040-1041, Real decreto para convocar la Junta de Armadas, Madrid, 26/9/1655; Felipe IV al marqués de Santa Cruz y a Manuel de Bañuelos, Madrid, 22/11/1655.

<sup>66</sup> AGI SD leg. 273, Relación de los bajeles de Su Majestad y de particulares de que se puedan componer galeones y flota de Nueva España, Sevilla, 19/11/1655.

<sup>67</sup> AGS GYM leg. 3366, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 20/7/1655; AGI IG leg. 1861, Real decreto al conde de Peñaranda, Madrid, 11/12/1655.

<sup>68</sup> AGS GYM leg. 3366, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 24/9/1655.

<sup>69</sup> AGI SD leg. 273, Carta del conde de Villaumbrosa al conde de Peñaranda, Sevilla, 19/11/1655; AGS GYM leg. 3366, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 3/12/1655.

<sup>70</sup> BNE Mss. 2384, Servicio grande..., fol. 361rv.

<sup>71</sup> AGI SD leg. 273, Consulta de la Junta de Guerra, Madrid, 25/11/1655; C leg. 3122, Relación del estado de la avería, Sevilla, 28/11/1655.

reales de la ciudad, a pagar a la venida de los galeones de Tierra Firme. En el alza de los precios de los pertrechos navales incidió la situación conflictiva en que se hallaban sumidas las potencias ribereñas bálticas de donde se importaban estos suministros<sup>72</sup>. De ahí el encarecimiento de los costes del apresto de ese año con respecto a los anteriores. Asimismo, se consignaron 20.000 escudos para las reformas que precisaba el real carenero de Puente Zuazo<sup>73</sup>.

Pese a todos los contratiempos arriba referidos, en noviembre se le dio comienzo en La Carraca al apresto de la flota de Nueva España que navegaría al cargo del general Diego de Egües y Beaumont y del almirante José Centeno Ordóñez, para cuya composición se echó mano de los galeones *San Felipe*, *Concepción*, *Hércules*, *Santa Teresa* y *San Carlos*, originalmente consignados para la Real Armada del Mar Océano<sup>74</sup>. Puesto que la flota debería zarpar antes de concluir febrero, aprovechando que la armada inglesa todavía se encontraría estacionada en sus bases de invierno, no había margen para cuidar en exceso los trabajos de apresto, por lo que las condiciones del asiento de Egües dejaron abierta la opción de dar las carenas en Veracruz<sup>75</sup>. En diciembre le fueron entregadas a Egües las instrucciones que debía seguir en el apresto y viaje de la flota a su cargo<sup>76</sup>. Se trataba de acortar al máximo la partida, antes de que los ingleses irrumpiesen de nuevo. A fines de 1655, si hubo un aliado que intercedió a favor de la Carrera fue precisamente el invierno, al impedir la salida de la marina inglesa de puerto.

Transcurría el primer invierno de guerra. La marina inglesa se encontraba inoperativa en aquellos meses, todavía recuperándose del desgaste sufrido a lo largo del año anterior. Aquella detención fue decisiva para la ulterior evolución de la contienda, ya que brindó un balón de oxígeno vital a las autoridades españolas para definir la nueva estrategia defensiva, prevenir los presidios del litoral atlántico peninsular, así como de las estratégicas Islas Canarias<sup>77</sup>, y reunir los recursos necesarios para el apresto de una nueva armada defensiva, cuyo tamaño dispuso el duque de Medinaceli en catorce galeones, siete brulotes y seis barcos de refuerzo que se comprometía a entregar Facundo Andrés Cabeza de Vaca por vía de asiento<sup>78</sup>.

---

<sup>72</sup> AGS GYM leg. 3366, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 26/11/1655.

<sup>73</sup> AGS GYM leg. 3366, Consultas de la Junta de Armadas, Madrid, 13 y 21/12/1655.

<sup>74</sup> AGS GYM leg. 3366, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 8/11/1655.

<sup>75</sup> AGI C leg. 3298, Testimonio de Juan Mejía sobre las condiciones del asiento, Sevilla, 29/11/1655; IG leg. 2558, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 9/12/1655.

<sup>76</sup> Acerca de las instrucciones que recibió Diego de Egües y las consultas que realizó para conocer cómo obrar en el curso de su viaje, véase: AGI IG leg. 2558, Consultas del Consejo y de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 9/12/1655, 19 y 23/1/1656; Carta del general Diego de Egües a Felipe IV, Cádiz, 23/1/1656; Decreto de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 17/2/1656; C leg. 3760, R.C. al general Diego de Egües, Buen Retiro, 12/2/1656.

<sup>77</sup> AGS GYM leg. 1889, Cartas del gobernador don Alonso Dávila a Felipe IV, Tenerife, 16/12/1655, 1/1/1656 y 15/2/1656; Gente de guerra que hay en los presidios de Fuenterrabía y San Sebastián, *Ibid.*, 23/1/1656.

<sup>78</sup> AGS GYM leg. 1889, Carta a Alonso Pérez Cantarero, Madrid, 6/2/1656.

La Corona también negoció con los mercaderes guipuzcoanos un asiento de provisión de pertrechos navales por un valor de 140.000 escudos, que se comprometían a entregar en la bahía de Cádiz llegado el mes de noviembre<sup>79</sup>. Se enviaron instrucciones a los corregidores de Galicia, Cuatro Villas, Vizcaya y Guipúzcoa para que adelantasen a menos tardar las fábricas de galeones para Mar Océano, que se incorporarían a la defensa de la costa gaditana. Los marqueses de Falces y de Valdecarzana se ofrecieron a servir por vía asiento con sus propias escuadras, de seis y ocho barcos, respectivamente, aunque ninguno de los dos aseguraba que pudiese entregarlos hasta transcurrido casi un año y medio. Las dimensiones (en toneladas) de los galeones de cada escuadra serían las siguientes<sup>80</sup>:

	Escuadra de Falces:	Escuadra de Valdecarzana:
Capitana	700	700
Almiranta	650	650
Galeón I	500	510
Galeón II	500	510
Galeón III	500	510
Galeón IV	500	510
Patache I		350-300
Patache II		350-300

Debido al corto numerario disponible, bien podía esperarse que sobreviniesen retrasos en las fábricas de Cantabria, una realidad que reconocía la propia Junta de Armadas. El tiempo se había convertido en un lujo tan preciado como la plata misma, ya que ambos se retroalimentaban. Sin dinero contante y sonante no se le podía dar mayor celeridad a la composición de las armadas, como también fue la causa de malograrse el asiento con el vizconde de Bruselas, quien se había comprometido a armar en tres meses una escuadra de 25 bajeles de 20-26 piezas, con 100 plazas de marinería, leva de infantería valona y pertrechos para su sustento, todo por 32.000 ducados en razón de fletes y de sustento, además de 2.180 escudos mensuales para su mantenimiento. Como la Real Hacienda carecía del caudal disponible para aceptar los sueldos de los bajeles, la Junta de Armadas declinó el asiento<sup>81</sup>. Tal era la precariedad por la que atravesaban las arcas, que ni siquiera se había podido cumplir aún con la provisión de 40.000 escudos que debían remitirse a Cádiz para los gastos de carenas y apresto de los galeones del Mar Océano<sup>82</sup>. Y no suficiente con las referidas derramas, todavía en marzo la Junta de Armadas le solicitó a la Corona una consignación de 12.000 escudos para atender las demandas del pagador general Juan Bautistas Moreto por la suma total del apresto de los galeones<sup>83</sup>.

<sup>79</sup> AGS GYM leg. 1889, Carta de la Junta de Armadas a Antonio Ortiz y Velasco, Madrid, 18/2/1656.

<sup>80</sup> AGS GYM leg. 1889, Carta a Juan de Otáñez, en consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 23/1/1656.

<sup>81</sup> AGS GYM leg. 3379, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 4/2/1656.

<sup>82</sup> AGS GYM leg. 3379, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 17/3/1656.

<sup>83</sup> AGS GYM leg. 3379, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 24/3/1656.

Los problemas que lastraban el esfuerzo de guerra español no han de hacernos pasar por alto las dificultades que experimentó el bando inglés, cuyas perspectivas no eran más halagüeñas. La formalización de la guerra con España, en febrero, implicó una pública demostración por parte de Cromwell de su inquebrantable perseverancia. Así lo evidenciaba el incesante ritmo de trabajo durante los meses de invierno en los astilleros ingleses, principalmente en Portsmouth, donde se aprestaban 24 barcos, para los que habían sido movilizados 6.872 marineros y 1.200-2.000 infantes como fuerza de desembarco<sup>84</sup>. Sin embargo, los objetivos principales habían resistido el primer envite de Cromwell: Santo Domingo repelió el ataque, mientras que las flotas de Indias eludieron los movimientos de la armada inglesa en aguas del Caribe y Cádiz, la primera, obligada a prolongar su internada por causas más profundas, y la de 1655 por suspenderse su partida. Así, los retrasos y accidentes en la Carrera de las Indias no solo perjudicaron a España, sino que también desbarataron los planes ingleses.

Lo arriba dicho, en materia política doméstica, se tradujo en un abierto descrédito para el gobierno personalista de Oliver Cromwell, que afrontaba su primer gran revés militar hasta la fecha. Si Cromwell confiaba en que su proyecto imperial antillano canalizase los descontentos de amplios sectores de la sociedad inglesa o, como mínimo, coadyuvase a que los grupos opositores cerrasen filas a favor del régimen frente a un enemigo externo y católico, erró de lleno; más bien, la ausencia de resultados satisfactorios en el primer año de guerra con España actuó como un catalizador para futuras manifestaciones de abierta repulsa al Protectorado. El régimen de Cromwell, por mucho que intentase ofrecer a los observadores externos una imagen de fuerza y estabilidad, se asentaba sobre la caldera de un volcán activo, cuya ignición podía acontecer en el momento menos esperado, como así lo puso de manifiesto el alzamiento realista de Penruddock en marzo de 1655, que, aunque fallido, alentaría nuevos conatos de oposición. El sempiterno fantasma de la conspiración ahora se antojaba más corpóreo que nunca.

Cromwell respondió con un recrudecimiento de la impronta castrense que de por sí caracterizaba su régimen, al delegar, entre octubre de 1655 y enero de 1657, las competencias de los gobiernos civiles locales de Inglaterra y Gales en sus generales mayores<sup>85</sup>, razón por la que se denomina a esta fase del Protectorado como el *régimen de los generales mayores (rule of the major-generals)*, que se solapó con el segundo año de la guerra con España<sup>86</sup>. Una medida que

---

<sup>84</sup> TNA SP 18/102/108, Council, Day's Proceedings, Whitehall, 19/12/1655; 18/133/195-198, Francis Willoughby to the Admiralty, Portsmouth, 9/2/1656; 18/133/204, Captain Cuttance to the Admiralty, *Hope*, 10/2/1656; SP 25/76/479-480, Council, Day's Proceedings, Whitehall, 17/1/1656; CSPV 1655-1656, 30/255, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 3/3/1656.

<sup>85</sup> CSPV 1655-1656, 30/255, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 3/3/1656.

<sup>86</sup> Durston, 2001; Woolrych, 2004: 622-623, 625-630.

marcó el punto culminante de un proceso de militarización larvado en el transcurso de los años cincuenta. Pero a corto plazo, en lo que afectaba más directamente al desarrollo de las operaciones militares en el mar, lo que más preocupaba a Cromwell eran las discrepancias ideológicas en el seno de la oficialidad naval, cuya lealtad a la causa del *Lord Protector* parecía flaquear, sobre todo en los mandos vinculados al sector radical, *leveller* y anabaptista, que consideraba el régimen cromwelliano una traición a los genuinos principios republicanos.

Una situación que estalló a finales de enero, cuando se descubrió la existencia de conspiradores entre alguno de los mandos navales más prominentes de la escuadra que entonces se aprestaba en Portsmouth y otros astilleros de la costa meridional. Las investigaciones dieron inicio a finales de enero, al descubrir Thurloe los contactos que mantenía el radical anabaptista John Lawson con el agitador monárquico Edward Sexby<sup>87</sup>, quien servía a la causa estuardiana y había recabado la colaboración de las autoridades españolas en Flandes. Consciente de que lo habían descubierto, Lawson dimitió en febrero de su cargo como vicealmirante alegando dudas en torno a los objetivos militares de la contienda contra los españoles<sup>88</sup>.

Las motivaciones que realmente determinaron la reacción de Lawson, empero, estriban en la repugnancia que sentía hacia el régimen cromwelliano y en su renuencia a verse supervisado por Robert Blake durante el ejercicio de sus funciones en campaña. Con todo, Lawson no fue detenido porque gozaba de una extendida popularidad entre la marinería y cualquier acción que lo convirtiese en un mártir soliviantaría aún más los ya de por sí encendidos ánimos de las tripulaciones, entre las que la insatisfacción imperaba con cada vez mayor fuerza<sup>89</sup>. Perder el favor de los marineros en aquellas circunstancias hubiese implicado la imposibilidad de continuar las operaciones militares contra los españoles. En su lugar, el mando conjunto de la escuadra le fue asignado a un joven Edward Montagu, hombre inexperto en campañas navales, pero leal y de perfil político bajo. Las investigaciones para identificar a los elementos sospechosos se prolongaron durante la primera quincena de marzo en Portsmouth, justo cuando se aprestaba la escuadra que bloquearía Cádiz. Resultó en las detenciones de los capitanes Lyons, Hills, Abelson y otros oficiales menores, próximos al círculo de Lawson<sup>90</sup>.

---

<sup>87</sup> Edward Sexby sirvió a la causa parlamentaria como soldado durante la Guerra Civil, años en los que se involucró en el movimiento *leveller*. Su abierta animadversión hacia Cromwell, a quien consideraba un usurpador que había obrado en contra de los principios parlamentarios que prometió defender, lo impulsaron a desertar a las filas de la facción estuardiana exiliada para trabajar en el derribo del régimen del Protectorado. Descubierto en 1654, se vio en la necesidad de huir a Amberes, en los Países Bajos Españoles, donde contactó con Fuensaldaña, a quien le solicitó la asistencia del Rey Católico a favor de los conspiradores monárquicos. Sexby se convirtió en un destacado informante para los españoles, a quienes les participó cuáles eran los verdaderos planes del *Western Design*, lo que coincidió con el ataque a Santo Domingo por parte de la flota de William Penn. *DNB*, 1897, LI: 293.

<sup>88</sup> TNA SP 18/134/62, Captain Henry Hatsell to the Admiralty Committee, Plymouth, 15/2/1656.

<sup>89</sup> AGS Est leg. 2087, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Bruselas, 15/4/1656.

<sup>90</sup> Powell, 1972; 273-276, 289; Capp, 1989: 142-145.

El incidente, si bien no pasó a mayores gracias a que se detectó a tiempo, puso de relieve la insatisfacción que existía en el estamento militar naval hacia el régimen personalista de Oliver Cromwell. Y lo que, en la tesitura de guerra con España, era incluso peor: retrasó hasta el 28 de marzo la partida, desde Portsmouth y Torbay, de la escuadra encargada de bloquear la costa gaditana, comandada por Robert Blake, Edward Montagu y Richard Badiley<sup>91</sup>. Se trataba de una fuerza formidable, una de las mayores jamás reunidas (Anexo 2.8.), compuesta por medio centenar de naves, repartidas en tres secciones, que montaban 1.928 cañones y embarcaban 10.000 efectivos en total, 5.000 de guerra, aparte de otros navíos que se les agregarían como refuerzo durante la campaña<sup>92</sup>. Sin embargo, un fuerte temporal que arreció sobre el Canal de la Mancha obligó a la escuadra inglesa a ingresar en la rada de Plymouth, donde se detuvo por varios días para acometer algunas reparaciones<sup>93</sup>.

Este accidente incidió en contra de los planes militares ingleses en tanto que prolongó el retraso de la partida de la armada a Cádiz. Tras haberse reunido las tres secciones en el Cabo de San Vicente, como estaba programado, y resuelto el orden de batalla para bloquear el poniente andaluz, ya era demasiado tarde. Esta vez la escuadra de Blake no contó con el factor sorpresa de su lado, ya que en febrero un capitán neerlandés había alertado de los armamentos navales ingleses al corregidor de Cuatro Villas, Juan de Urbina y Eguíluz<sup>94</sup>. Así que, a diferencia del verano anterior, los españoles, previendo la llegada de la armada inglesa para el mes de marzo, habían tenido tiempo de organizar mejor sus defensas costeras<sup>95</sup>. En segundo lugar, por los retrasos que acumularon los ingleses, cuya armada llegó al Golfo de Cádiz el 20 de abril, demasiado tarde como para emprender el bloqueo<sup>96</sup>.

La razón de ello estribaba en que el apresto de la flota de Nueva España pudo completarse con la suficiente celeridad como para que la formación y los mercantes que navegaban en su conserva zarparan el día 10 de marzo de 1656, aunque no antes de que concluyese febrero, como inicialmente se había pretendido<sup>97</sup>. Se le agregaron los galeones de Diego de Medina y Juan de Montañón (Anexo 1.6.3.) para recoger la plata peruana que hubiese llegado a Portobelo<sup>98</sup>. Aparte del convoy comercial para Nueva España, compuesto por ocho naos mercantes,

---

<sup>91</sup> CSPV 1655-1656, 30/278-279, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 31/3/1656; *Blake's Letters*, 271: 346-347; Gardiner, 1903, IV: 228, 232-236; Firth, 1905: 228.

<sup>92</sup> CSPV 1655-1656, 30/319, Thadio Vico to the Doge and Senate, Florence, 27/5/1656.

<sup>93</sup> AGS Est leg. 2087, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Bruselas, 15/4/1656; *Blake's Letters*, 271: 346.

<sup>94</sup> AGS GYM leg. 3378, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 3/3/1656.

<sup>95</sup> AGS GYM leg. 3379, Carta del almirante Manuel Bañuelos a Felipe IV, Cádiz, 5/3/1656.

<sup>96</sup> *Blake's Letters*, 272: 347, 273: 347-348.

<sup>97</sup> AGI IG leg. 2598, Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 14/3/1656; Lang, 1998: 169-171.

<sup>98</sup> AGI C leg. 4098, Juan Mejía, Relación de gastos de la flota de Nueva España, Sevilla, 23/4/1657; leg. 4099, Copia de conocimiento de los bastimentos que recibió Francisco de Aróstegui para la gente de mar y guerra de los dos galeones de azogue, Cádiz, 4/3/1656.

también se les incorporaron cargueros con destino Tierra Firme, Barlovento, Canarias y Angola, lo que sumaba un total de 30 barcos<sup>99</sup>. A bordo de la formación, además, iban embarcados los 400 efectivos remitidos a los presidios antillanos de Puerto Rico y Santo Domingo, con sus correspondientes pertrechos de guerra<sup>100</sup>. La flota fue avistada a la altura de las Canarias por los ingleses residentes allí (quebrantando la represalia), que dieron cuenta al empresario Richard Owen y al factor Simon Trankmore, quienes, a su vez, informaron de ello al ejecutivo de Cromwell. La flota no daría fondo en el puerto de San Juan de Ulúa hasta el día 9 de junio<sup>101</sup>.

De igual modo, el retraso inglés echó por tierra la captura de la flota de Tierra Firme del marqués de Montealegre, la misma a la que estuvo aguardando Blake en el verano de 1655 y que en marzo de 1656 se le volvía a escapar, para júbilo de las autoridades españolas, que se jactaron del fracaso de Cromwell<sup>102</sup>. Sin embargo, lejos de concitar optimismo, el regreso de la armada de Tierra Firme a Cádiz, el 24 de marzo, no pudo ofrecer una imagen más desalentadora de la decrepitud de la Carrera de las Indias; de los cuatro galeones de guerra con los que se hizo a la vela Montealegre en 1654, solo dos de ellos, la capitana *San José* y el galeón de gobierno *Bendición de Dios*, completaron la travesía de regreso a Cádiz, precisamente los que llevaban el registro más corto<sup>103</sup>, lo que de entrada afectó a importantes financieros que sostenían el esfuerzo de guerra de la Corona<sup>104</sup>. A Montealegre la travesía le costó la salud de tal manera que nunca más volvería a embarcarse. Como reconocimiento a tales sacrificios, la Corona le hizo merced en octubre de 1657 de una plaza en el Consejo y Cámara de Indias<sup>105</sup>.

Los otros dos galeones que iban en la armada corrieron peor destino. La almiranta *Nuestra Señora de las Maravillas* y el galeón *Jesús, María y José*, los que cargaban la mayor parte de las remesas de plata, sufrieron a comienzos de enero los avatares de un fuerte temporal mientras navegaban por las Bahamas. La pérdida de la almiranta, en el pasaje de Los Mimbres (Bahamas), constituyó uno de los grandes siniestros de la Carrera de las Indias en el siglo XVII, que acentuaba los perniciosos efectos de los accidentes encajados en los dos años anteriores.

---

<sup>99</sup> AGI IG leg. 2598, Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 14/3/1656; Fernández Duro, 1892: 29-30

<sup>100</sup> AGI IG leg. 2558, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 28/1/1656.

<sup>101</sup> TNA SP 18/125/5, Captain Henry Hatsell to Colonel Clarke, Plymouth, 4/3/1656; *TSP*, IV: 749. Puede seguirse todo el itinerario de la flota de Nueva España al cargo de Egües, en AGI IG leg. 2598, Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 14/3/1657.

<sup>102</sup> CSPV 1655-1656, 30/280, Domenico Zane to the Doge and Senate, Madrid, 29/3/1656; Firth, 1905: 228.

<sup>103</sup> AGI IG leg. 2606, Relación de gastos de los galeones del marqués de Montealegre, Cádiz, 30/3/1656; TNA SP 18/126/217, Captain Whitehorn to the Admiralty, *Gainsborough*, The Downs, 19/4/1656.

<sup>104</sup> Entre dichos acreedores figuraban nombres representativos de ese mundo de los financieros que contribuyeron al sostén económico de la política militar española: Andrea Pichinotti, Alberto Brualla, Francisco de Valdés, Domingo Herrera de la Concha. Álvarez Nogal, 1997a: 114-116.

<sup>105</sup> AGI IG leg. 1876, Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 28/10/1656; leg. 1861, Felipe IV a Luis de Haro, Madrid, 15/10/1657.

Precieron entre cuatrocientas y seiscientas personas, se perdieron 36 piezas de artillería, más todo el cargamento, incluidos los pertrechos de mar y guerra, que en conjunto bien pudieron valer 100.000 pesos, estimado a la baja; en cuanto a la carga metálica que llevaba consigo, no debió de bajar de tres millones de pesos que se perdieron<sup>106</sup>.

El galeón de Juan de Hoyos, en cambio, se salvó; pese a que encalló en unos bajíos, pudo retroceder a Puerto Rico y de ahí a Cartagena para acometer las obras de reparación necesarias, tras dos meses de penosa navegación por el Caribe<sup>107</sup>. Las autoridades consulares de Sevilla, de hecho, se aferraban a la esperanza de que el galeón de Hoyos se hubiese resguardado en Puerto Rico, pero no tuvieron más noticias de él<sup>108</sup>. Lo cierto era que Hoyos había echado anclas el 1 de marzo en Cartagena, donde desembarcaron los 45 supervivientes del siniestro de la almiranta. Por entonces, el gobernador Pedro de Zapata llevaba meses organizando el apresto de una escuadrilla para remitir a España la remesa de metal precioso peruano recién llegado a la ciudad. Se trataba de una cantidad de un millón doscientos mil pesos, aproximadamente, que el conde de Alba de Liste, a la sazón virrey del Perú, había remitido en septiembre de 1655, cumpliendo órdenes. Asimismo, informaba de que remitía a Cartagena a Francisco López de Zúñiga y Meneses, marqués de Baidés, quien entre 1639 y 1646 había fungido como gobernador de Chile y concertado con éxito una paz con los mapuches<sup>109</sup>.

Pero a causa de las frecuentes patrullas de navíos ingleses en las inmediaciones del istmo panameño y del tramo litoral hasta Santa Marta, ciudad que atacaron en septiembre y octubre de 1655, el tráfico marítimo en la zona corría un riesgo muy alto, lo que se tradujo en una nueva demora. Marcos del Puerto solo pudo salvar la ruta de Cartagena a Portobelo entre los días 11 y 22 de noviembre, cuando atracó en este segundo puerto, donde permanecería hasta el 21 de diciembre, a la espera del embarque de la plata y de los pasajeros, entre los que estaban el marqués de Baidés y su familia. Todo lo cual se tradujo en el incumplimiento del plazo fijado en noviembre y de la brevedad que se le había ordenado, ya que el regreso a Cartagena tendría que esperar hasta el 20 de enero del nuevo año<sup>110</sup>.

---

<sup>106</sup> BNE Mss. 2384, fol. 361r. Algunos meses después, en septiembre de 1656, el capitán Juan de Hoyos escribiría una carta a Francisco Madrigal en la que le comunicaba la relación del naufragio de la almiranta. Sobre el siniestro de ese galeón, Pérez-Mallaína Bueno, 1996: 107, 157-160. Existe una copia de la relación remitida en 1659 por el veedor de la gente de guerra de Canarias de los 20.000 pesos que se pagaron por orden real para misas y sufragios de los naufragos en la almiranta de Matías de Orellana, en AGI Contaduría leg. 255.

<sup>107</sup> AGI IG leg. 2606, Informe del gobernador Pedro Zapata a Felipe IV, Cartagena de Indias, 25/4/1656; Papeles tocantes al galeón de Juan de Hoyos (42 fols.), Cartagena de Indias, 25/4/1656.

<sup>108</sup> AGI Co leg. 124, Carta de Juan de Salazar al Consulado, Madrid, 18 de abril de 1656.

<sup>109</sup> AGI Lima leg. 59, Carta del virrey de Perú a Felipe IV, Lima, 12-15/9/1655; BNE Mss. 2384, fol. 361v. Acerca de las negociaciones del marqués de Baidés con los mapuches, véase Velloso, 2021: 271-288.

<sup>110</sup> AGI IG leg. 2606, Informe del gobernador Pedro Zapata a Felipe IV, Cartagena de Indias, 25/4/1656; EC leg. 1028A, Pieza 1, Pleito contra Marcos del Puerto, 1657, fols. 7v-8v, 21rv.

Por entonces, en los meses de febrero y marzo de 1656, se ultimó el apresto de los barcos y el abono de los fletamentos para la escuadrilla al frente de la cual regresaría Marcos del Puerto a España, designado general de la misma, con el tesoro americano a bordo. En armar, pertrechar y dotar con gente los barcos se emplearon 400.000 pesos —286.277 pesos contando desde el 8 de julio en adelante (Anexo 1.5.). La flotilla la integraban seis barcos: el patache *San Francisco* y *San Diego*, en que llegó Marcos del Puerto en julio de 1655, el galeón *Nuestra Señora de la Popa* y *San Francisco Javier*, construido en Cartagena de Indias en 1646 para labores de guardacostas, tres urcas que había surtas en el puerto —*Nuestra Señora de la Victoria* y *San Francisco de Paula*, *Nuestra Señora del Rosario* y *San Antonio* y *Nuestra Señora del Rosario* y *San Diego*— y el galeón *Jesús María y José*, de Juan de Hoyos, que se les agregó en marzo, siendo el único concebido para combatir.

La salida de la escuadrilla de Marcos del Puerto, aunque programada para fines de febrero, se retrasó al 27 de abril a causa de las necesidades de obra de carena y otras reparaciones que tenía el galeón de don Juan de Hoyos, muy martirizado por la tormenta sufrida en Bahamas a comienzos de enero<sup>111</sup>. En cambio, no dio tiempo suficiente para concluir las obras del galeón *Nuestra Señora de Atocha* que, por asiento concertado con José de Iriarte, se construía en el río Sinú para servir como escolta en la Carrera de las Indias<sup>112</sup>. La escuadrilla de Marcos del Puerto no daría fondo en el puerto de La Habana hasta finales de mayo, después de un mes de travesía. Una vez en esta ciudad, tenían instrucciones de esperar la flota de Diego de Egües, cuya salida de Veracruz estaba programada para el 6 de agosto de 1656, con el propósito de que completasen en conserva la navegación de regreso a Cádiz<sup>113</sup>. De manera que, fue una combinación de factores fortuitos unidos a las dificultades organizativas experimentadas por el mando naval inglés lo que permitió al menos la supervivencia de una fracción de las flotas de Indias: la partida, por un lado, del convoy para Nueva España a las órdenes de Egües; del otro, el regreso de los galeones de Montealegre a Cádiz en marzo.

#### **4.1.2. Segundo drenaje: la captura del tesoro (1656)**

De resultas de la cadena de retrasos en los plazos de las flotas, la marina inglesa se vio privada de objetivos específicos y atravesó en aquellos meses sus instantes más inciertos de la guerra. En la primavera de 1656 el despliegue frente a Cádiz parecía perder su razón de ser, ya

---

<sup>111</sup> AGI IG leg. 2606, Informe del gobernador Pedro Zapata a Felipe IV, Cartagena de Indias, 25/4/1656.

<sup>112</sup> Acerca del asiento de construcción naval de José de Iriarte, véase Serrano Mangas, 1985: 93-96.

<sup>113</sup> AGI EC leg. 1028A, Pieza 1, Pleito contra Marcos del Puerto, 1657, fols. 9rv, 22v-23v.

que no había ninguna flota procedente de las Indias que capturar<sup>114</sup>. Tampoco zarpó de Cádiz ninguna escuadra en primavera, pese a que una treintena de galeones se encontraban fondeados en el interior de la bahía, en Puntales, donde al abrigo de los castillos del Puntal y Matagorda ajustaban los aparejos de jarcia. Dos barcos viejos y una cadena de árboles y barcazas desgazadas bloqueaban el acceso a los caños de la Carraca, y se había apartado otro barco —el *San Felipe*— para cortar la boca del caño en caso de que fallase lo anterior. Los restantes elementos defensivos, según la descripción ofrecida por Blake, los constituían los bajíos fluviales del seno de la bahía y las baterías que los españoles emplazaron en las lenguas de arena para disuadir cualquier tentativa inglesa de desembarcar<sup>115</sup>. No bastante con ello, la presencia de la marina militar neerlandesa bajo el mando de Michiel de Ruyter y Cornelis Evertsen, que velaba por la seguridad de la ruta Cádiz-Ámsterdam, disuadía cualquier tentativa inglesa, cuando no transportaba suministros para los españoles<sup>116</sup>.

Consciente de la temeridad que supondría un ataque directo contra el interior de la bahía, muy bien protegida, los oficiales superiores de la escuadra inglesa celebraron a finales de abril un consejo para debatir alternativas, con especial atención a la conquista de Gibraltar. Aunque finalmente se descartó este objetivo, debido a la desconfianza que a los jefes de la escuadra les merecían sus insuficientes fuerzas de desembarco y a lo bien fortificada que se estaba la plaza (como el mismo Montagu reconoció), merece la pena destacar el valor que el enclave había empezado a adquirir para la estrategia naval inglesa de dominio del Estrecho<sup>117</sup>. Si de por sí eran escasas las posibilidades de un ataque exitoso inglés contra las posiciones fortificadas españolas en la bahía, tampoco los españoles disfrutaban de mejor margen de maniobra. Todo lo más que podían hacer era despachar galeras de reconocimiento desde El Puerto de Santa María y Rota para que se hiciesen a la vela y evaluarasen el tamaño y la potencia de la escuadra de Blake. La otra medida consistió en el envío de avisos que previniesen a las autoridades reales de Tenerife, donde se temía una hipotética incursión inglesa<sup>118</sup>.

Pero lo cierto es que Blake, hasta mediados de mayo, permaneció expectante en el Golfo de Cádiz, sin amagar ninguna ofensiva, en una rutinaria y extenuante espera dominada por la monotonía y una total ausencia de iniciativa por parte de ambos contendientes. A continuación,

---

<sup>114</sup> CSPV 1655-1656, 30/282, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 31/3/1656.

<sup>115</sup> TNA SP 18/138/220, Thomas Pointer to the Navy Commissioners, *Speaker*, 16/4/1656; AGS GYM leg. 3379, Carta del Almirante Manuel Bañuelos a Felipe IV, Cádiz, 5/3/1656; Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 7/5/1656; *Blake's Letters*, 273: 348.

<sup>116</sup> TNA SP 18/126/217, Captain Whitehorn to the Admiralty, *Gainsborough*, The Downs, 19/4/1656; SP 18/127/28, Thomas Pointer to the Navy Commissioners, *Speaker*, Cadiz, 8/5/1656.

<sup>117</sup> Corbett, 1904, I: 322-326; Powell, 1972: 280-281.

<sup>118</sup> AGS Est leg. 2087, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Bruselas, 15/4/1656; GYM leg. 3379, Consulta de la Junta de Galeras, Madrid, 11/5/1656.

recogemos unos extractos seleccionados de los informes que Thomas Pointer, a bordo del *Speaker*, remitió a los comisarios navales y en los que plasmaba por escrito el tedio que se apoderaba de las tripulaciones durante los meses en que mantuvieron el bloqueo a la ciudad de Cádiz, donde los españoles se apresuraban a fortificarse:

...we should spend the time so idly as we do, but what cannot be remedied mut be borne with patience; I am sure when we left the English shore, we expected to have done great matters; and such had been done had we not been greatly troubled with slackness and false intelligence: the business is so come to pass that our great expectation of doing service is just come to nothing, and the truth is it cannot be helped as the case stands now. The Spaniard keeping in his fleet and making strong the shore garrisons, and not intending to make any attempt upon us but only to weary us out, and we on the contrary against our wills are not able with our present strength to molest him. I am afraid the unprofitableness of the voyage will derive from the self-consideration of our own strength and wisdom [...] I find generally men are troubled for want of prizes but not that the work of the Lord doeth not go forward or in making us instrumental of doing service against our present enemy, which is one of the main supporters of the whore of Babylon<sup>119</sup>...

En aquellos días las razias de los corsarios berberiscos contra el inerte litoral andaluz supusieron mayor fuente de problemas de lo que podía ser la armada inglesa<sup>120</sup>. Todo lo máximo que intentaron los ingleses fue una incursión contra la playa de Chipiona, donde saquearon dos barcos-almacenes con suministros militares para Cádiz, y el bombardeo del Santuario de Nuestra Señora de Regla desde el mar, en una acción cargada de simbolismo<sup>121</sup>. Para compensar la falta de resultados en su intento por apoderarse del botín americano, la inteligencia veneciana especulaba con la posibilidad de que la escuadra inglesa se centrara en objetivos alternativos, véase la captura de algunos presidios españoles que jalonaban el Estrecho de Gibraltar<sup>122</sup>, lo que concitó los temores de los oficiales al frente de las guarniciones de dichos presidios, que a finales de año solicitarían a la Corona la remisión por adelantado de nuevos socorros, caudales y provisiones<sup>123</sup>.

Unas propuestas que respondían a un cambio en el enfoque de la estrategia, como se vio reflejado en las instrucciones del *Protector* a sus generales. Cromwell presentía que la estrategia española consistía en mantener una posición completamente defensiva y esperar a que la escuadra inglesa levantase el bloqueo a causa del agotamiento de todas sus existencias de pertrechos

---

<sup>119</sup> TNA SP 18/127/28, Thomas Pointer to the Navy Commissioners, *Speaker*, before Cadiz, 8/5/1656; AGS GYM leg. 3378, Carta del duque de Medinaceli a Felipe IV, Rota, 14/5/1656; *Blake's Letters*, Appendix V, 26: 432-433.

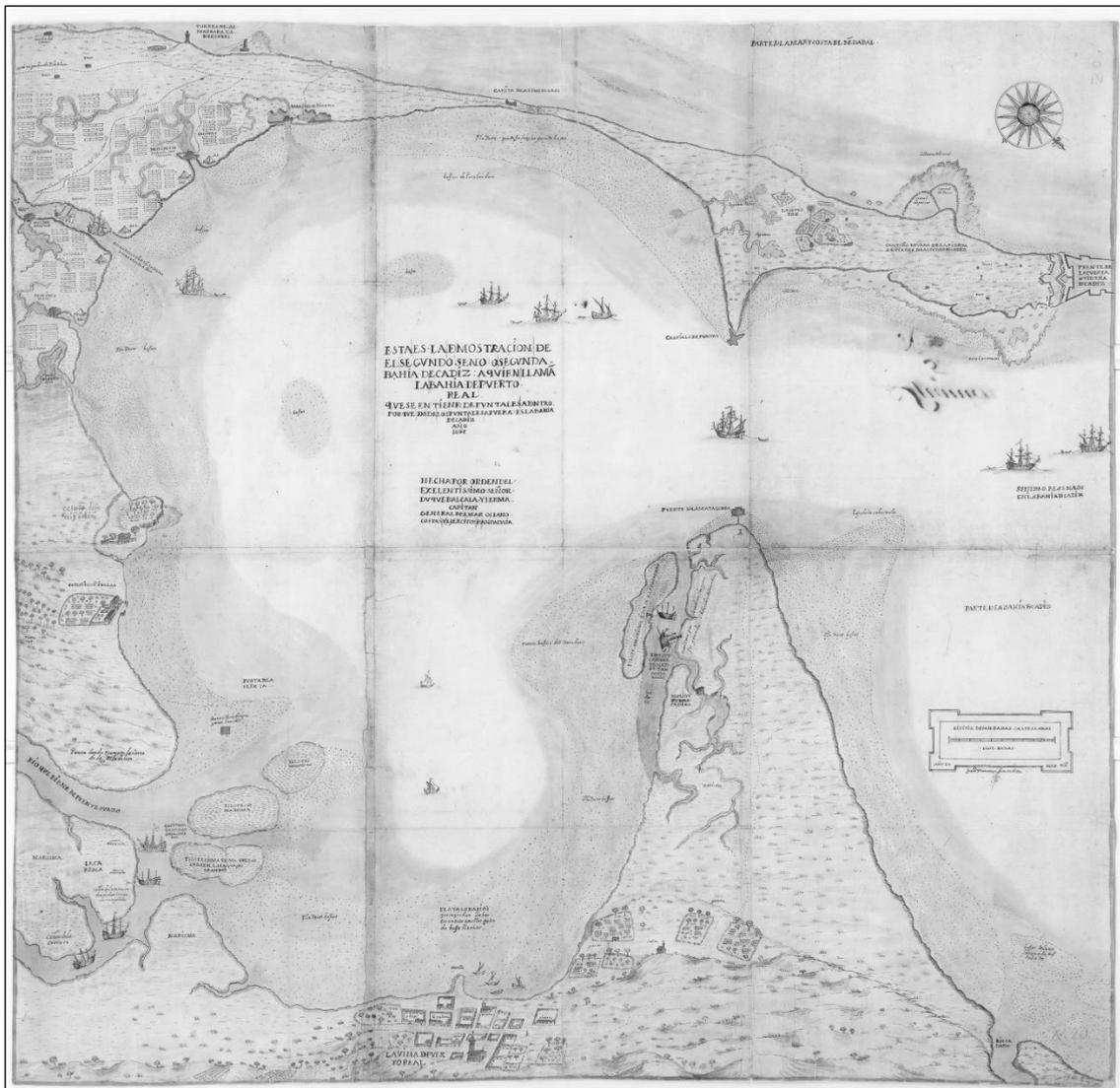
<sup>120</sup> CSPV 1655-1656, 30/317, Domenico Zane to the Doge and Senate, Madrid, 24/5/1656.

<sup>121</sup> AGS GYM leg. 3378, Informe del conde de Hernán Núñez, Sanlúcar, 7/5/1656, visto en una consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 19/5/1656.

<sup>122</sup> CSPV 1655-1656, 30/319, Thadio Vico to the Doge and Senate, Florence, 27/5/1656.

<sup>123</sup> AGS GYM leg. 1889, Dotaciones presupuestarias para los presidios norteafricanos, Madrid, 22/12/1656.

y víveres. Cromwell pensó en otras posibilidades más audaces, pero que entrañaban riesgos más significativos, como el cerco a la plaza de Cádiz desde tierra para destruir los galeones españoles en el interior de la bahía; o un ataque para capturar Gibraltar<sup>124</sup>. Thomas Pointer explicó que para llevar a cabo una operación semejante con unas mínimas garantías se necesitarían 8.000-10.000 efectivos de desembarco que distrajesen las defensas de la ciudad mientras los navíos destruían los galeones de la armada en Puntales y en La Carraca<sup>125</sup>.



**Fig. 13.** Esta es la demostración del segundo seno o segunda Bahía de Cádiz: a quien llaman la Bahía de Puerto Real, que se entiende de Puntales adentro, porque desde los Puntales afuera es la Bahía de Cádiz, 1668. Mapa en el que se muestra el seno de la bahía donde se organizaban las flotas y armadas de Indias y la Armada del Mar Océano. Le agradecemos al historiador Juan José Iglesias Rodríguez el darnos a conocer este útil mapa. Fuente: KrA RA Utländska stads- och fästningsplaner, SE/KrA/0406/22/007/001 [online]: [https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0004582\\_00001](https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0004582_00001).

<sup>124</sup> To generals Blake and Montagu, Whitehall, 28/4/1656, en *Cromwell's Writings*, ed. Abbott, 1945, IV: 148-149; también en *Cromwell's Letters*, II, CCIX: 488-489. Impresiones recogidas en Firth, 1905: 229-230.

<sup>125</sup> TNA SP 18/128/185, Thomas Pointer to the Navy Commissioners, *Speaker*, Cascais Road, 16/6/1656.

En las misivas dirigidas a Cromwell, los jefes superiores de la armada advertían de la dificultad que supondría un ataque frontal contra Cádiz y Gibraltar, requiriéndose al menos una fuerza de 40.000 efectivos para acometer con éxito la ofensiva sobre la primera. Es posible que, aun considerándose todas las dificultades aludidas, la propuesta de una incursión contra Puntales para destruir los galeones sí hubiese sido más extensamente discutida entre la oficialidad inglesa, o lo bastante como para que en septiembre estos rumores llegasen al entendimiento del almirante Manuel Bañuelos a través de un capitán neerlandés. Como también es cierto que la alarma del almirante para prevenir las defensas coadyuvase a desnudar la desalentadora carencia de socorros de armas, municiones y gente en que se hallaba el duque de Medinaceli, principal responsable de la defensa<sup>126</sup>.

Cromwell acertó en sus suposiciones acerca de la estrategia pasiva de los españoles. El duque de Medinaceli, tras haber identificado las tres secciones que componían la totalidad del cuerpo de la armada inglesa, juzgó en 8.000-9.000 ducados por día el coste de su operatividad en campaña, por lo que creía preferible esperar al agotamiento de las capacidades financieras de los ingleses antes que arriesgar sus escasos suministros militares<sup>127</sup>. Entretanto, asegurado el acceso al interior de la bahía, Medinaceli pudo priorizar durante los meses estivales la composición de la armada, como se le había ordenado. Aun así, no esperaba concluir para comienzos del año siguiente, habida cuenta de la ambiciosa meta que se había marcado —reunir cuarenta galeones y una docena de brulotes— y a las estrecheces presupuestarias de la Real Hacienda, que ralentizaban cuando no interrumpían todo el proceso organizativo<sup>128</sup>.

Los planes de Blake discurrieron por otros derroteros. Consciente del fútil gasto de recursos que implicaba el despliegue de la totalidad de la escuadra frente a Cádiz, sin garantías de obtener ningún botín que compensase las pérdidas, Blake optó por un cambio de estrategia, pero sin levantar el bloqueo. Diseminó la escuadra en pequeños grupos para cubrir un área de mayor extensión y fijar múltiples objetivos de manera simultánea, siempre atento a vigilar el paso de Gibraltar. Bourne mantuvo la presión sobre Cádiz con los catorce navíos bajo su mando, con el *Swiftsure* en cabeza, mientras que el resto de la escuadra, después de repostar de emergencia en Tánger, puso rumbo a Lisboa, donde se requerían los servicios de Blake<sup>129</sup>.

De acuerdo con la información remitida por Philip Meadows, el agente inglés en Lisboa, el rey Juan IV era renuente a ratificar la alianza con Inglaterra de 1654 y conceder el permiso

---

<sup>126</sup> AGS GYM leg. 3378, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 14/9/1656; Powell, 1972: 284.

<sup>127</sup> AGS GYM leg. 3378, Carta del duque de Medinaceli a Felipe IV, Rota, 14/5/1656.

<sup>128</sup> AGS GYM leg. 3379, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 19/6/1656.

<sup>129</sup> General Montagu to Secretary Thurloe, *Naseby*, 30/6/1656, en *TSP*, V: 170-171.

para erigir un lugar de culto protestante al que acudiesen los mercaderes ingleses. Oliver Cromwell optó por presionar al rey portugués haciendo uso de su superioridad naval y forzarlo así a suscribir el acuerdo. Las instrucciones que el 6 de mayo le envió a Blake recogían entre los objetivos principales el bloqueo del Tajo y la captura de la flota de Brasil, lo que situaba al monarca portugués ante una delicada tesitura<sup>130</sup>. Finalmente, a Juan IV no le quedó otra opción que claudicar a las presiones inglesas, ratificar el tratado (el 31 de mayo) y abonar 50.000 libras a la escuadra inglesa<sup>131</sup>. Portugal e Inglaterra estuvieron muy cerca de romper hostilidades en mayo de 1656, lo que hubiese roto el equilibrio militar en el teatro de operaciones peninsular y, quizás, supuesto un inesperado alivio para la corte española. Pero esto no son más que elucubraciones. A ninguna de las dos partes le convenía la ruptura; de entrada, porque el monarca portugués hubiese visto peligrar su guerra por la independencia frente a Felipe IV; en segundo lugar, porque la armada inglesa necesitaba sus bases logísticas en el litoral portugués para así garantizar su operatividad en el bloqueo de la Carrera de las Indias.

En el verano de 1656 se consolidó el papel de Lisboa (y sus antepuertos de Trafaria y Oeiras<sup>132</sup>), Lagos, Tavira y Faro, entre otros puertos portugueses, como bases logísticas para la armada inglesa en campaña. Estos se vieron complementados por una serie de enclaves portuarios magrebíes, principalmente Trípoli, Túnez, Argel, Buzema, un pequeño puerto junto al asentamiento de Al Mazamma (actualmente en Alhucemas), y Tánger, en el Estrecho de Gibraltar, y Salé, más al sur, en el litoral atlántico marroquí. Todos ellos eran célebres por su condición de bases corsarias berberiscas. Sin la posibilidad de reabastecerse ni dar carena a los barcos en esos puertos, es probable que la armada inglesa se hubiese visto obligada a retirarse antes de que finalizase el verano por escasez de suministros<sup>133</sup>.

Cuando a finales de junio Blake y Montagu regresaron al Golfo de Cádiz para reanudar el liderazgo del bloqueo, el ejecutivo inglés se hallaba absorto en preocupaciones más inmediatas. La apuesta española por los corsarios flamencos estaba surtiendo efecto en su propósito de dislocar la navegación civil inglesa en aguas europeas, hasta tal punto que se habían convertido en la mayor amenaza para Inglaterra en aquellos momentos. Así, pese a que la escuadra inglesa

---

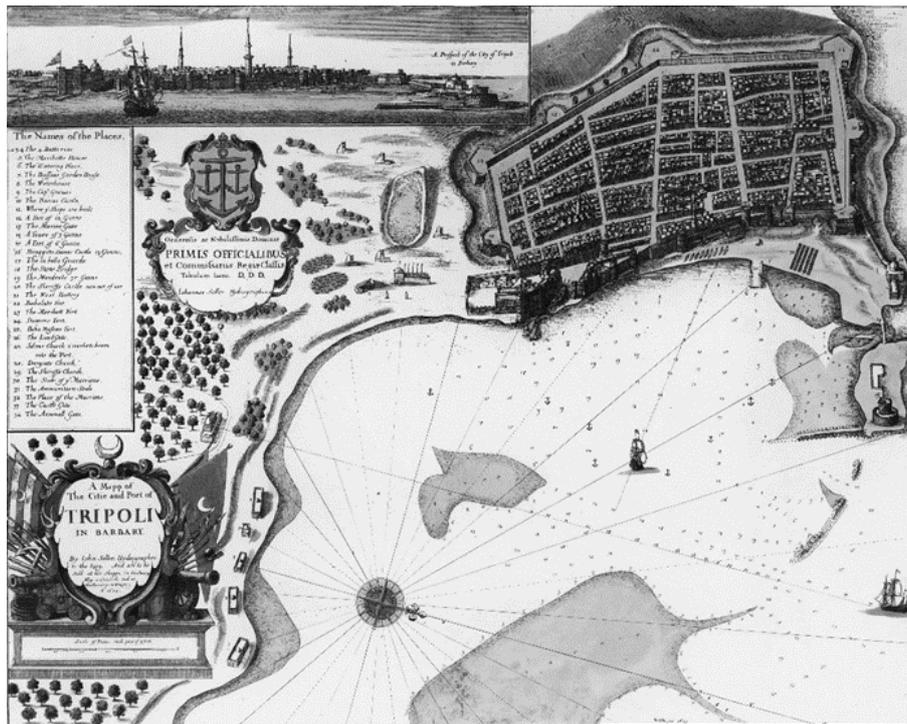
<sup>130</sup> TNA SP 18/127/28, Thomas Pointer to the Navy Commissioners, *Speaker*, Cadiz, 8/5/1656; SP 25/77/252, Council: Day's Proceedings, Whitehall, 15/7/1656; Meadows to the generals Blake and Montagu, Lisbon, 13/5/1656, *TSP*, IV: 758-759; *Cromwell's Letters*, II, CCX: 490-492; *Blake's Letters*, 281: 353-354, 283: 355-356, 286: 357-358, Appendix V, 8: 402-403, 26: 433.

<sup>131</sup> TNA SP 18/127/77, T. Ross to Nicholas, 23/5/1656; 18/128/185, Thomas Pointer to the Navy Commissioners, *Speaker*, Cascais Road, 16/6/1656; SP 25/77/252, Council: Day's Proceedings, Whitehall, 15/7/1656 (e.a); CSPV 1655-1656, 30/339, 345, 348, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 7, 21 y 28/7/1656; Gardiner, 1903, III: 181; IV: 237-240; Firth, 1905: 228; Powell, 1972: 282-283.

<sup>132</sup> Oeiras suele aparecer escrito como Weyers o Wyers en la documentación inglesa.

<sup>133</sup> Véase la correspondencia de los generales Blake y Montagu con Cromwell y Thurloe, en *TSP*, V: 170-171, 195-196, 257, 363-364, 421-422; *Blake's Letters*, Appendix V, 13: 415; Firth, 1909, I: 48; Powell, 1972: 286.

no alivió el bloqueo de Cádiz, se fue diseminando en pequeñas secciones. Cromwell comprendió que necesitaría más unidades para velar por la precaria seguridad de sus aguas domésticas, entonces infestadas de corsarios. A Blagg, con nueve barcos, se lo destinó temporalmente a las aguas gallegas en junio para contener a las fragatas armadas en corso de los flamencos que operaban allí; además, los navíos *Jersey*, *Unicorn*, *Kentish*, *Taunton*, *Guinea*, *Mermaid*, *Assurance*, *Dragon* y *Little President* retornaron ese verano a sus bases de Inglaterra<sup>134</sup>.



**Fig. 14.** «A Map of the City and Port of Tripoli, in Barbary». Una representación de la ciudad y puerto de Trípoli, según un mapa inglés de 1675. Fuente: KrA RA Utländska stads- och fästningsplaner, SE/KrA/0406/07/010/004 [online]: [sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0004843\\_00001](http://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0004843_00001).

Los barcos restantes de la armada de Blake y Montagu reanudaron sus operaciones en las inmediaciones del Estrecho de Gibraltar sin que se registrasen incidentes reseñables con los españoles en la vertiente atlántica. En el lado mediterráneo, sin embargo, tuvo lugar el bombardeo de Málaga el 21 de julio, que pilló desprevenido al marqués de Mondéjar, gobernador de la plaza. Las fragatas *Lyme*, *Ruby*, *Nantwich*, *Newbury* y *Maidstone*<sup>135</sup>, capitaneadas por Smith, abrieron fuego contra el puerto, lo que resultó en la destrucción de nueve barcos, entre los que se encontraban una galera genovesa y las naves corsarias de Baltasar de Cisneros, así como en cuantiosos daños materiales para sus fortificaciones y para la catedral<sup>136</sup>. Los ingleses apenas

<sup>134</sup> TSP, V: 188; *Blake's Letters*, 293: 369; Firth, 1905: 228; Powell, 1972: 284-285.

<sup>135</sup> Montagu to Secretary Thurloe, *Naseby*, 31/7/1656, en TSP, V: 257.

<sup>136</sup> AHN Est lib. 723, Informe de Diego Fernández de Córdoba Ponce de León a Felipe IV, Málaga, 25/7/1656.

tuvieron que lamentar unas veinte bajas, aproximadamente, entre muertos y heridos<sup>137</sup>. Algunos barcos de la armada de Blake también prendieron un cargamento de ropa, valorada en 40.000 pesos, que cinco navíos genoveses llevaban de contrabando a Cádiz, además de armas para los portugueses. Debido a la naturaleza de la carga, las autoridades portuarias españolas les negaron a estos barcos genoveses el acceso<sup>138</sup>.

Salvo por estos incidentes de escasa entidad, no se registraron acciones reseñables en lo que restó de verano. La guerra con España se volvía cada vez más monótona y tediosa para las tripulaciones inglesas, que no acertaban a comprender qué clase de gloria marcial podía esperarse de aquellas interminables tareas de bloqueo y espera, sin batallas, pero también sin perspectivas de botín que resarciese los gastos. Ni siquiera Blake podía ocultar su hastío; al menos los neerlandeses habían presentado batalla, pero los españoles eludían el combate siempre que podían: «Our fleet is in the old quarter in Cadiz Bay. The Spaniards uses his buckler more than his sword. In the Dutch war we were sure of an enemy that would fight, besides good prizes to help pay charges; but the Spaniard will neither fight nor trade»<sup>139</sup>.

A comienzos de septiembre, sin haber recibido instrucciones nuevas de Cromwell y con el otoño a las puertas, el general Blake retiró su escuadra de la costa gaditana para guarecerse en Lisboa<sup>140</sup>. Las instrucciones de Cromwell a sus oficiales navales, el 28 de agosto, suscribían la decisión que ya había tomado Blake. Tras descartarse la incursión sobre la propia ciudad de Cádiz y la plaza de Gibraltar, se había demostrado el desperdicio de pertrechos que entrañaba la innecesaria distracción de fuerzas navales en un bloqueo tedioso al que los españoles, ocupados en reunir suficientes barcos para despacharlos, no oponían resistencia activa por mar<sup>141</sup>. Tanto Cromwell como Blake sabían que con una veintena de fragatas medias se podía aislar Cádiz por mar, prevenir su asistencia del exterior e interrumpir sus conexiones con las Indias y Flandes. Antes de marchar a Lisboa, Blake dejó frente a Cádiz una fuerza testimonial, de ocho fragatas ligeras, bajo el mando de Richard Stayner<sup>142</sup>.

Mientras, en las Indias Occidentales los barcos españoles, tanto los pertenecientes a la flota de Egües como los que iban sueltos, encontraron múltiples dificultades para salir de puerto sin caer en las emboscadas inglesas. Aparte de los sobrecostes que entrañaban las invernadas,

---

<sup>137</sup> TNA SP 18/129/117, Thomas Pointer to the Navy Commissioners, *Speaker*, 24/7/1656; 18/144/22, Philip Holland to the Navy Commissioners, *Assurance*, 16/8/1656; *Blake's Letters*, Appendix V, 15: 416-417, 33: 445-447.

<sup>138</sup> AHN Est lib. 723, Carta del duque de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 23/7/1656; Carta del conde de Molina a Fernando Ruíz de Contreras, Cádiz, 20-23/7/1656.

<sup>139</sup> Philip Meadows to Secretary Thurloe, Lisbon, 26/7/1656, en *TSP*, V: 215-216.

<sup>140</sup> AGI IG leg. 771, Testimonio de Nicolás García, Cádiz, 5/1/1657.

<sup>141</sup> The Protector to the generals-at-sea, Whitehall, 28/8/1656, en *TSP*, V: 363-364.

<sup>142</sup> *Blake's Letters*, 16: 417-418, 17: 419; Powell, 1972: 287.

también repercutió en el incumplimiento de los plazos establecidos para el regreso. La flota de Egües prorrogó su estadía en Veracruz hasta el 30 de agosto debido a los ingleses y también al régimen predominante de vientos contrarios<sup>143</sup>. Un retraso que impediría su reunión a tiempo en La Habana con los barcos de Marcos del Puerto<sup>144</sup>. La misma suerte corrieron los galeones de Medina y Montaña, bloqueados durante el verano de 1656 en el puerto de Cartagena hasta que recibieron la remesa de plata peruana. El registro no pudo ser más decepcionante; apenas medio millón de pesos, ya que el resto se consignó para socorrer los presidios antillanos y atender préstamos concedidos a diversas cajas subsidiarias del Caribe<sup>145</sup>.

De modo que, en contra de lo planeado, los barcos no pudieron reunirse en el puerto de La Habana para navegar en conserva de regreso. Durante la mayoría de su estancia en esa ciudad, Marcos del Puerto permaneció enfermo de unas fiebres. Cuando aún se encontraba convaleciente, el 4 de julio, celebró una junta a la que asistieron los mandos de la escuadrilla —Juan de Hoyos, Francisco Esquivel y Zárate, Juan Rodríguez Calderón, Juan de la Torre y José de Paredes— y en la que les participó su preferencia por salir el día 12 de ese mes, sin dilatar por más tiempo la espera de la flota de Egües. Alegó que las instrucciones recibidas lo instaban a acortar el periplo; asimismo, juzgaba contraproducente el tiempo y los esfuerzos invertidos en el buceo de la plata, ya que sostenía que lo rescatado no compensaría los retrasos, se corría riesgo de ser descubiertos por el enemigo y se acrecentaban los costes de la internada conforme más se aplazaba la partida<sup>146</sup>. La renuencia de Marcos del Puerto a esperar a Egües la atribuyen Fernández Martínez y Victoria S. Johnson a una cuestión de egos, ya que el general de la flota hubiese tenido preeminencia en los honores recibidos una vez completado el regreso a España. Pero desconocemos en qué se basan estas historiadoras para sostener dicha hipótesis<sup>147</sup>.

El 24 de julio los barcos de Marcos del Puerto zarparon del puerto de La Habana. Se les unió el patache de aviso *Nuestra Señora de la Concepción*, que los acompañaría en el viaje de regreso a la Península. Cuando singlaban a la altura de las Islas Azores prendieron una carabela portuguesa, que también fue agregada a la formación, y que por boca de su maestre portugués

---

<sup>143</sup> AGI IG leg. 2598, El virrey duque de Alburquerque al general Diego de Egües, México, 14/6/1656 y 19/8/1656; Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 14/3/1657.

<sup>144</sup> AGI C leg. 3760, Relación jurada de Ignacio Pérez Medina, La Habana, 16/12/1656; AMN VP 75/73/29, Carta del marqués de Villarrubia a su hermano, Madrid, 11/4/1657.

<sup>145</sup> AGI Panamá leg. 22, R.1, N.5, Carta de Pedro Carrillo de Guzmán dando cuenta de las diligencias y preveniones para resguardar la plata, Panamá, 8/11/1656.

<sup>146</sup> AGI C leg. 2606, Parecer de Marcos del Puerto en la Junta de Guerra, La Habana, 4/7/1656; EC leg. 1208A, Pieza 1, Pleito contra Marcos del Puerto, Madrid, 16/6/1657, fol. 10rv. Para 1658, la cantidad de plata rescatada en el buceo alcanzó un valor de 456.000 pesos, según las cuentas que tomó Pedro de Aranguibel. AGI IC leg. 2596, Informe sobre las barras del buceo del galeón *Nuestra Señora de las Maravillas*, Madrid, 2/4/1658.

<sup>147</sup> Fernández Martínez y Johnson, 1992: 132.

supieron los españoles que Inglaterra y Portugal habían ratificado su alianza<sup>148</sup>. Si bien es cierto que tales incorporaciones aumentaron el número de barcos de la flotilla en ocho, no repercutieron en ninguna mejoría de su mediocre desempeño en combate, como quedaría en evidencia ante una situación de fuego real. Estos fueron los barcos con los que se enfrentaron los navíos ingleses de Stayner desplegados en las aguas aledañas a Cádiz. Adviértase que no se trataba de ninguna flota de Indias *oficial*<sup>149</sup>, sino de un conglomerado heterogéneo de barcos mal preparados, con la excepción del galeón de Juan de Hoyos, el único de verdadera fuerza, pero mortificado por los avatares de su accidentado periplo.

Parece ser que las intenciones iniciales de Marcos del Puerto descartaban el paso por las Azores, ya que prefería bojear la costa de Berbería, frente a Larache, pero el régimen de los vientos lo impidió<sup>150</sup>. Aunque en el transcurso de su estadía en La Habana había recibido testimonios de que las naves inglesas bloqueaban todo el trecho entre los cabos de Santa María y de Espartel, quiso convencerse de que no se atreverían a mantener el bloqueo en los meses de otoño<sup>151</sup>. Es por eso que, ignorante del peligro que lo aguardaba, Marcos del Puerto dirigió su flotilla hacia el Algarve, cuyo litoral bordeó en sentido E, hasta la costa onubense, desde Ayamonte a la desembocadura del Guadalquivir, donde viró en dirección SE, pasando por Chipiona y Rota, donde se encontraron con los ingleses. Para Marcos del Puerto era tan inconcebible la situación, que creyó que aquellas velas que divisó en la mañana del 19 de septiembre (8 en las fuentes anglosajonas) se correspondían con naves de neerlandeses o hamburgueses<sup>152</sup>.

Los acontecimientos demostrarían lo errado que estaba Marcos del Puerto en su pálpito de que para el otoño los ingleses habían levantado el bloqueo. Ese día tuvo lugar uno de los principales combates navales de la contienda, que resultó en una importante pérdida para las fuerzas españolas y que ha sido objeto de estudio por historiadores especializados<sup>153</sup>. El juez

---

<sup>148</sup> AGI EC leg. 1028A, Pieza 1, fols. 11r, 23v; Pieza 6, fol. 123rv; BNE Mss. 2384, Servicio grande..., fol. 363r; Fernández Martínez y Johnson, 1992: 132.

<sup>149</sup> Como erróneamente creyeron: Fernández Duro, 1899: 22; Firth, 1905:230 y Rumeu de Armas, 1947-1950: 143.

<sup>150</sup> AGI EC leg. 1028A, Pieza 1, Pleito contra el general Marcos del Puerto, 1657, fols. 12r, 24r-25r.

<sup>151</sup> AGI IG leg. 2606, Parecer de Marcos del Puerto en la Junta de Guerra, La Habana, 4/7/1656.

<sup>152</sup> AGI EC leg. 1028A, Pieza 1, Pleito contra Marcos del Puerto, 1657, fols. 12v-13r, 14r, 15v, 25r-26r.

<sup>153</sup> Como la batalla ya ha sido trabajada en anteriores investigaciones, no entraremos en detalles, contentándonos no remitirnos a las fuentes principales. Para empezar, el proceso abierto contra el general Marcos del Puerto por su proceder durante el desempeño de su misión es la principal fuente histórica para aproximarnos a esta batalla desde la perspectiva española, gracias a las declaraciones de los testigos que intervinieron. Cada testimonio es único e irrepetible, pero coincidentes entre sí, por lo que ofrecen una exposición coherente. AGI EC leg. 1028A, Pleito contra el capitán Marcos del Puerto, sobre la forma en que cumplió las órdenes dadas para el viaje que hizo el año de 1655 a las provincias de Tierra Firme y de ellas a estos reinos para conducir un millón de plata, en 6 piezas, *passim*; C leg. 5122, Declaración jurada de Francisco Bello, natural de Lagos, en Cádiz, 27/9/1656. Por el lado inglés, las principales fuentes documentales proceden de los informes que los generales de la escuadra enviaron a Thurloe, fechados en los días 9, 10, 19 y 20 de septiembre de 1656, recogidos en *TSP*, V: 399-400, 432-435; los informes remitidos por Stayner, en *Blake's Letters*, Appendix V, 34: 447-450, 35: 450-452.

veedor de la Casa de la Contratación, Lorenzo Andrés García, quien se encontraba en Cádiz ese día, escribió a Sevilla: «Esta mañana se sintieron disparar la mar afuera cantidad de piezas de artillería que a poco rato se reconoció peleaban las fragatas de Inglaterra con navíos de Indias»<sup>154</sup>. Efectivamente, el combate había comenzado y se desarrollaba a unas cuatro leguas de la ciudad de Cádiz, cuyos vecinos fueron testigos presenciales del choque. A grandes rasgos, la batalla consistió en un intenso cañoneo de unas seis horas de duración, entre las 7.00 h y las 13.00 o 14.00h, aproximadamente, donde afloraron las debilidades de una escuadrilla que no había sido concebida para luchar<sup>155</sup>.

Tabla 8. Orden de batalla, Cádiz, 19 de septiembre de 1656

<b>Escuadra inglesa: 5 barcos; 1.140 hombres; 236 cañones; 3.463 toneladas</b>				
<b>Navío</b>	<b>Oficial principal</b>	<b>Hombres<sup>[i]</sup></b>	<b>Cañones</b>	<b>Toneladas</b>
<i>Speaker</i>	Richard Stayner	260	52	778
<i>Bridgewater</i>	Anthony Earning	260	52	743
<i>Tredagh</i>	Roger Harman	260	50	771
<i>Plymouth</i>	John Littlejohn	260	50	741
<i>Providence</i>	¿? Mackey	100	32	430
<b>Escuadra española: 8 barcos; ~1.234 hombres; ~129 cañones; ~ 2.289 toneladas</b>				
<b>Navío</b>	<b>Oficial principal</b>	<b>Hombres</b>	<b>Cañones</b>	<b>Toneladas</b>
<i>S. Francisco y S. Diego</i>	Marcos del Puerto	146	20	389
<i>Ntra. Sra. de la Popa y S. Fco. Javier</i>	Fco. Esquivel y Zárate	200	24	500
<i>Jesús, María y José</i>	Juan de Hoyos	400	26	500
<i>Ntra. Sra. Victoria y S. Fco. Paula</i>	Juan Rodrigo Calderón	200	30	450
<i>Ntra. Sra. del Rosario y S. Antonio</i>	Juan de la Torre	200	29	450
<i>Ntra. Sra. del Rosario y S. Diego</i>	-	88	-	-
<i>Ntra. Sra. de la Concepción</i>	-	-	-	-
Carabela portuguesa	-	-	-	-

<sup>[i]</sup> No disponemos de cifras exactas acerca del número de hombres que integraron las dotaciones de los navíos *Speaker* y *Tredagh*, así que los guarismos que presentamos aquí responden a una presuposición. Fuentes: BNE Mss. 2384, fols. 362v-363r; AGI C leg. 4097, Cuentas de maestros de raciones de la flotilla de Marcos del Puerto (en 11 números); CSPV 1655-1656, 30/313-314; Firth, 1909, I: 49-52; Powell, 1972: 287-288; Lavery, 1983, 1: 158-160; Fernández Martínez y Johnson, 1992: 126-127.

Baste con observar la diferencia de poder artillero de una y otra formación para comprender la desigualdad en la que se enfrentaron ambos contendientes (Tabla 8). Por parte inglesa ni siquiera intervinieron todos los navíos a las órdenes de Stayner, solo los cinco más adelantados: *Speaker*, *Plymouth*, *Tredagh*, *Providence* y *Bridgewater*. De manera que bastaron estas cinco fragatas, que ni siquiera figuraban entre las mejores del arsenal naval inglés, para destruir la flotilla capitaneada por Marcos del Puerto en un choque muy desigual. Mientras que los navíos ingleses estaban concebidos para la guerra, los españoles no eran sino pataches de aviso

<sup>154</sup> AGI C leg. 5122, Lorenzo Andrés García a la Casa de la Contratación, El Puerto de Santa María, 19/9/1656.

<sup>155</sup> AGI EC leg. 1028A, Pieza 1, Testimonios de Marcos del Puerto y Francisco Bermejo, fols. 15v-18r, 27r-28v; Pieza 6, Testimonios de Gaspar González y Antonio de la Quintana, fols. 123r-129v.

y urcas guardacostas, útiles en misiones de reconocimiento o transporte, pero incapaces de imponerse en una batalla. Ni siquiera el más capaz de ellos, el galeón *Jesús, María y José*, tuvo mejores opciones contra las fragatas inglesas, más ágiles, más rápidas y mejor artilladas. Y para empeorarlo todo, algunos barcos españoles iban tan cargados que apenas podían jugar su artillería, lo que fue una dificultad añadida a la hora de defenderse de los ingleses<sup>156</sup>. En cierto sentido, este combate posee un sugerente carácter alegórico que evoca la pugna entre dos imperios y dos épocas en la historia de la guerra naval: la España de los ya obsoletos galeones contra la Inglaterra de los primeros prototipos de navíos de línea.

Los navíos ingleses salieron indemnes, mientras que los españoles perdieron seis barcos. El galeón *Nuestra Señora de la Popa y San Francisco Javier* y la urca *Nuestra Señora de la Victoria y San Francisco de Paula* fueron hundidos, el segundo cuando la tripulación del *Plymouth* intentaba capturarlo. El patache *Nuestra Señora de la Concepción* y la urca *Nuestra Señora del Rosario y San Diego* encallaron en los bajíos de Sancti Petri en su intento por zafarse de los ingleses. Stayner logró la captura del *Jesús, María y José* y de la urca *Nuestra Señora del Rosario y San Antonio*, que llevaría consigo a la base de Lagos. Solamente sobrevivieron el patache *San Francisco y San Diego* y la carabela portuguesa, aunque quedaron muy maltratadas por el castigo sufrido durante el intercambio de fuego<sup>157</sup>. Escasos días después de librarse el combate, el padre jesuita Luis Pérez compuso una relación del combate en el que situaba el foco de atención en la pérdida del galeón de Juan de Hoyos, por ser el que más registro de metal precioso transportaba de todos<sup>158</sup>.

Las primeras medidas de Stayner después de librar el choque consistieron en el envío a Lagos de tres de sus navíos y los dos barcos capturados a los españoles, con el metal precioso y los prisioneros a bordo. Despachó el *Diamond* a Lisboa —adonde el propio Stayner navegaría más tarde para hacer reparar su barco— con las noticias del triunfo y del gran botín conseguido<sup>159</sup>. Stayner se refirió a la muerte del matrimonio Baidés, una de sus hijas, de 14 años, y un hijo de 8. Los cadáveres de los marqueses fueron arrastrados por las olas hasta las orillas de la playa de Rota. Los demás hijos sobrevivieron; las dos hijas escaparon a tierra, mientras que los dos hijos mayores fueron hechos prisioneros y llevados a Inglaterra, donde recibieron un

---

<sup>156</sup> AGI EC leg. 1028A, Pieza 1, Testimonio de Marcos del Puerto, fol. 28r. A las dificultades en el juego de la batería por exceso de carga se refirió también Rumeu de Armas, 1947-1950: 144.

<sup>157</sup> BNE Mss. 2384, fols. 362v-363r; Clowes (ed.), 1898, II: 213-214; Powell, 1972: 288; Fernández Martínez y Johnson, 1992: 136.

<sup>158</sup> La relación se encuentra en la Biblioteca de la Universidad de Granada y fue íntegramente transcrita por Domínguez Ortiz, 1967: 299-307. Al tratarse de un documento redactado cuando apenas se tenían noticias del combate, la relación adolece de no pocas inexactitudes.

<sup>159</sup> Captain Stayner to the generals of the fleet, *Speaker*, 10/9/1656, en *TSP*, V: 400; Powell, 1972: 288.

buen trato por parte de Blake y del propio Cromwell. El primogénito, Francisco de Zúñiga y la Cerda, de 16 años, heredó el título de su padre, convirtiéndose en V marqués de Baidés<sup>160</sup>.

Este mantuvo unas relaciones cordiales con sus captores, sobre todo con Montagu, quien apreciaba su inteligencia y buena conversación, comunicándose en latín. En sus coloquios, Baidés proporcionó una detallada información de la situación del estado en que se encontraba la flota de Egües, retenida en La Habana, cuya zarpada se esperaba para diciembre, tomando la derrota de Canarias, donde recalaría antes de navegar junto a la costa marroquí hasta virar en sentido N, rumbo Galicia, para burlar el bloqueo inglés. Demasiados datos valiosos; aunque más bien parece que la confesión nació de una mezcla de imprudencia, ingenuidad y vanidad, al verse en una inusual posición de transmitir conocimiento de utilidad a oficiales veteranos, en vez de un sentimiento de traición a su rey<sup>161</sup>.

Por lo demás, la victoria de Stayner sobre los españoles significó un fuerte espaldarazo a la política belicista de Cromwell<sup>162</sup>. Fue la primera vez que la fortuna parecía sonreír los designios del *Lord Protector*, doblemente reforzado por la coincidencia de la fecha del encuentro naval con la apertura del segundo Parlamento del Protectorado, el 17 de septiembre, casi una semana después (considérese la diferencia de calendarios), que el discurso oficial utilizaría en beneficio propio para legitimar la política del *Western Design* ante sus súbditos mediante una victoria militar. Obviamente, este relato encerraba un profundo carácter providencialista, pues el terreno se encontraba abonado para tales interpretaciones, que el Parlamento se encargó de alimentar. El 2 de octubre, Thurloe sugirió a los Comunes la publicación de una versión oficial de la batalla, a partir de los informes remitidos por Stayner, Blake y Montagu, con el objeto de insuflarle ánimos a un pueblo desmoralizado<sup>163</sup>; asimismo, decretó la celebración en los tres reinos británicos de un *Thanksgiving Day*, programado para el 5 de noviembre, con la aprobación del Consejo del 21 de octubre<sup>164</sup>.

---

<sup>160</sup> AGI IG leg. 641, Memorial de servicios de Miguel López de Zúñiga, 5/10/1679, fols. 18v-19v; General Montagu to Secretary Thurloe, *Naseby*, 19/9/1656, en *TSP*, V: 433; *Blake's Letters*, 34: 449; Fernández Duro, 1899: 24; Firth, 1909, I: 52; Martínez Fernández y Johnson, 1992: 136.

<sup>161</sup> *TSP*, V: 433-435; Powell, 1972: 288. Del cautiverio del V marqués de Baidés en Inglaterra dio cuenta el embajador neerlandés a los Estados Generales, aunque se equivocó al referirse al puesto que desempeñó el difunto IV marqués en las Indias, ya que lo elevó a virrey del Perú, cuando no ejerció más que como gobernador de Chile. *TSP*, V: 569. Un error en el que también incurrió Firth, 1905: 232. Al año siguiente, en abril, el V marqués y su hermano fueron llevados a La Coruña por una flota inglesa. AGI IG leg. 771, Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 8/1/1657; AMN VP 75/73/29, Marqués de Villarrubia a su hermano, Madrid, 11/4/1657.

<sup>162</sup> El capitán Storey, a bordo del *Hampshire*, fue el encargado de entregar las noticias de la victoria a Inglaterra, con una relación escrita de puño y mano de Stayner.

<sup>163</sup> CSPD 1656-1657, *Narrative of the success of the State's fleet against the King of Spain's West India fleet, compiled from the letters of the generals*; al respecto, véase también Stock (ed.), 1924, vol. 1. También fue traducido este texto al francés.

<sup>164</sup> TNA SP 25/77/452, President Lawrence to general Monck, Whitehall, 21/10/1656; Mr. Secretary Thurloe reports, several letters of intelligence from the fleet, 2/10/1656, *CJ*, VII: 432-433; *TSP*, V: 472.

El júbilo, empero, se desvanecería en cuanto se comprobó el valor del botín que llegó a la Torre de Londres a través de Southwark, transportado en carretas desde Portsmouth, donde fue desembarcado el 24 de octubre, con motivo de la arribada de la sección de escuadra que lideraba Montagu<sup>165</sup>. El caudal distaba de las 600.000 libras esterlinas (o 9.000.000 pesos) que la estimación inicial, demasiado optimista, hizo (o quiso) creer, alimentando con ello la esperanza de saldar las deudas acumuladas en la marina. Pero la cantidad real se cifró en 200.000 libras, insuficiente para atender los compromisos pendientes en la marina militar. Una diferencia que puede explicarse por los desfalcos del botín a manos de los oficiales y marineros de la escuadra<sup>166</sup>. En su informe al Senado de la Serenísima, el embajador veneciano Domenico Zane aludió explícitamente a un registro de cinco millones en el galeón *Don Giovanni dell'Oglio*<sup>167</sup>. Debido a esas irregularidades, lo más plausible es que el botín inglés oscilase entre los dos y cuatro millones de pesos<sup>168</sup>, lo que concuerda con el registro de los barcos y con la crítica a la gestión de Peñaranda: «se le ha dado de provecho al inglés 4.000.000 [de pesos]»<sup>169</sup>.

En cualquier caso, es plausible que los ingleses se hiciesen con un botín lo suficientemente abultado como para cubrir aquellos gastos navales más inaplazables, calmar los encendidos ánimos de las tripulaciones y reforzar la empeñada postura de Cromwell y su ejecutivo ante el resto de la clase dirigente, incluido el mismo Parlamento<sup>170</sup>. La victoria de Stayner le proporcionó al dirigente inglés, demostrada la factibilidad de capturar los galeones de Indias, una sólida base empírica para reafirmarse en su política belicista y persistir en el bloqueo. Sin reparar en las carencias de abastecimiento que afectaban a la sección de la escuadra de Blake, cuyos 24 barcos seguían en Lisboa, donde se les daba carena y costado<sup>171</sup>, el *Lord Protector* envió nuevas instrucciones. Ordenó a sus generales que redoblasen la presión sobre Cádiz y consolidasen el control del tráfico marítimo en el Estrecho de Gibraltar, y les encomendaba también un nuevo objetivo: la vigilancia de las Canarias, ahora en el punto de mira del dirigente inglés. Hizo reforzar para ello el dispositivo de Blake con el envío de los navíos *Unicorn* y *George* (ambos con 56-60 cañones) y las fragatas *Bristol*, *Taunton*, *Phoenix* y *Jersey* (todas ellas armadas con 40-44 cañones), que entonces se aprestaban en puerto<sup>172</sup>.

---

<sup>165</sup> Dutch ambassador to the States General, Westminster, 17/11/1656, *TSP*, V: 569-570

<sup>166</sup> CSPD 1656-1657, *Narrative of the success*; *TSP*, V: 433-434; Firth, 1905: 232; 1909, I: 52-53, 56-57; Powell, 1972: 288-290; Alloza Aparicio, 2015: 186.

<sup>167</sup> CSPV 1655-1656, 30/366, Domenico Zane to the Doge and Senate, Madrid, 27/9/1656. Repárese en la confusión del embajador al referirse al galeón, confundiendo su nombre con el del dueño, el cual italianiza.

<sup>168</sup> *TSP*, V: 434; Domínguez Ortiz, 1967: 299-307; Fernández Martínez y Johnson, 1992: 136.

<sup>169</sup> BNE Mss. 2384, fol. 363r.

<sup>170</sup> Sobre la continuación de la guerra se debatió en la sesión del 30/9/1656, *CJ*, VII: 431; Firth, 1909, I: 53.

<sup>171</sup> AGS GYM leg. 3378, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 30/10/1656.

<sup>172</sup> Instructions to the generals of the fleet, en *TSP*, V: 518-519; *Cromwell's Writings*, ed. Abbott, 1945, IV: 301-302; Powell, 1972: 291-292.

Por parte española, la derrota de Marcos del Puerto causó una gran conmoción, y no era para menos. Esta vez no se trató de un revés militar acontecido en una región remota, como así fue el caso de Jamaica, sino frente a Cádiz, cabecera de las flotas y verdadero centro neurálgico del sistema defensivo naval de la Carrera de las Indias, sin que se hubiese podido repeler a los ingleses, a diferencia de 1625. Evidenciaba, además, que la costa atlántica andaluza ya no era un lugar seguro para la organización del comercio colonial, y que los ingleses podrían atacar de nuevo en cualquier instante, esta vez con más barcos, cañones y tropas de desembarco. En su debido espacio nos detendremos en sus efectos lacerantes en el sector comercial vinculado a la Carrera de las Indias, que prácticamente se vio abocado a la bancarrota.

Desde Madrid, enterados del infausto suceso, se ordenó que se abriese un pleito contra el general Marcos del Puerto para investigar su proceder durante el viaje, ya que era el principal responsable de la seguridad de la escuadrilla que capitaneaba. En concreto, pesaba sobre él su decisión de abandonar La Habana y emprender el viaje de regreso sin esperar al general Diego de Egües, al frente de la flota de Nueva España; también se lo acusaba de no haber bojeado la costa marroquí, por Larache, como se le había aconsejado, ni el apagar los faroles de sus barcos una vez en las aguas donde operaban los ingleses; finalmente, el llevar demasiada carga a bordo que entorpecía el manejo de la batería. Pese a las declaraciones de los testigos, que confirmaban tales acusaciones, el general Marcos del Puerto eludió todo castigo por su conducta; fue absuelto de todos los cargos e incluso se le recompensaría por su valentía, en 1659, con su nombramiento en calidad de gobernador de Santa Marta, labor que tampoco se vería libre de escándalos ante sus superiores<sup>173</sup>.

Si la navegación en conserva con la flota de Nueva España, como se le ordenó a Marcos del Puerto, hubiese evitado la derrota ante los ingleses es un caso hipotético al cual no podemos proporcionar una respuesta firme y segura; solo nos queda conjeturar, tomándolo como un ejercicio sugerente de historia contrafactual. A nuestro parecer, es inverosímil creer que los galeones de la flota de Diego de Egües hubiesen marcado una diferencia significativa, habida cuenta de la aplastante superioridad cualitativa de los modernos diseños navales ingleses y la potencia de fuego de sus baterías, que los galeones españoles, salvo en casos muy excepcionales, no podían igualar<sup>174</sup>. Quizás las unidades de Stayner hubiesen encontrado mayores dificultades

---

<sup>173</sup> Tales acusaciones las refieren Fernández Martínez y Johnson, 1992: 137. Estas historiadoras atribuyen la absolución de Marcos del Puerto al desempeño de su abogado defensor. *Ibid.* La fuente original es el propio pleito abierto de la causa emprendida contra Marcos del Puerto, en AGI EC leg. 1028A, Pieza 1; las declaraciones de otros testigos, en *Ibid.*, Pieza 2.

<sup>174</sup> En lo que —y sin que sirva de precedente— discrepamos con Fernández Martínez y Johnson, 1992: 138.

para imponerse, pero seguramente habrían terminado por vencer, como así nos invita a pensar el desempeño de esa misma flota un año después, en Tenerife.

En cualquier caso, lo único seguro era el pesimismo que se abatía sobre la conservación del tráfico colonial convoyado a las Indias. El balance de los últimos dos años, una vez realizado el doloroso recuento de pérdidas, era tan desalentador que no conocía parangón. Desde que se hicieron a la mar los galeones de Montealegre, en 1654, hasta la batalla de Cádiz, los infortunios se habían sucedido sin solución de continuidad y arrojaban: pérdidas económicas aproximadas por valor de catorce millones de pesos (Tabla 9); once navíos dados de baja, en un contexto de acentuadas carencias de barcos aptos para la Carrera; 262 piezas de artillería; el desarme de las defensas de Cartagena de Indias, y por último, pero no menos importante, 1.400 vidas segadas en dicho período; y para empeorarlo todo, se había brindado a los ingleses un botín de cuatro millones de pesos y 54 cañones<sup>175</sup>.

Las pérdidas económicas que sufrió la Carrera de Indias en un lapso de tiempo tan corto, unidas a la falta de mejores perspectivas para el próximo año, condujeron a una descapitalización del sector mercantil y consolidaron la interrupción del sistema de flotas a finales de 1656. El comercio andaluz aprovechó la gravedad de la ocasión para recordarle a la Corona que aún no les habían sido restituidas las tres partidas —de 90.000, 42.000 y 22.000 pesos— que adelantaron en el curso de los tres años anteriores para sufragar los costes del aparato defensivo naval de la Carrera. El despacho de la flota de Tierra Firme de 1658, cuyo buque se fijó en 3.000 toneladas, fue suspendido a finales de octubre (no así los galeones de la Armada de la Guarda), a causa de la falta de medios con los que afrontar la inversión, como se le representó por escrito al duque de Haro<sup>176</sup>.

El año 1656 se cerró con el sistema de flotas en punto muerto. Andado el otoño de ese año, no había razones en Madrid, Sevilla y Cádiz, los tres principales centros de decisiones de la guerra, para el optimismo. A pesar de ello, la corte aún podía evocar las últimas victorias que las armas reales habían cosechado contra los franceses en Flandes; acaso un canto de cisne que avivó el espejismo de una posible victoria en pos de la cual merecía quemar las últimas naves de que se disponía —en su sentido figurado y literal— para asegurar el regreso de Egües con los caudales de Nueva España. Como ya sucediera el año anterior, los meses del otoño-invierno de 1656-1657 vieron una detención pasajera de las operaciones militares, con ambos púgiles recuperándose para afrontar el tercer asalto.

---

<sup>175</sup> Téngase en cuenta que incluimos las bajas sufridas en los accidentes, ya que igualmente incidieron en contra del sistema de flotas. BNE Mss. 2384, fol. 363r.

<sup>176</sup> AGI Co lib. 52, Cartas del Consulado de Sevilla a Felipe IV y al duque de Haro, Sevilla, 3 y 30/10/1656.

Tabla 9. Balance de pérdidas económicas sufridas en la Carrera de Indias (1654-1656)

Siniestro de la capitana del Mar del Sur (1654)	Nao, pertrechos de mar y guerra y artillería embarcada	381.000
	Registro y costes del rescate de la plata sumergida <sup>[1]</sup>	1.500.000
	<b>Total:</b>	<b>1.881.000</b>
Flota de Tierra Firme y armada de galeones a cargo del marqués de Montealegre (1654-1656)	Apresto de 4 barcos y 2 pataches en octubre de 1654 para seguir a los galeones de la armada; 20 meses de inactividad	150.000
	Dilación de la estadía en las Indias (gastos de carena, abastecimiento y sueldos de gente de mar y guerra)	250.000
	Naufragio de la almiranta <i>Nuestra Señora de las Maravillas</i> en Bahamas, con su artillería y pertrechos	100.000
	Registro perdido de la nao almiranta (aprox.)	3.000.000
	<b>Total:</b>	<b>3.500.000</b>
Pérdidas para el comercio por la suspensión de las flotas, desamarra y nuevo amarre en puerto (estimación redondeada y dudosa)		<b>1.000.000</b>
Armada de Pablo Fernández de Contreras (1655)	Apresto de la armada y campaña de dos meses frente a la costa de Portugal	600.000
	Pérdida de los galeones <i>San Carlos</i> y <i>San Agustín</i>	300.000
	<b>Total:</b>	<b>900.000</b>
Escuadrilla de Marcos del Puerto (1655-1656)	Trabajos de apresto y bastimentado en Cartagena	400.000
	Valor de los barcos perdidos en la batalla de Cádiz de septiembre de 1656	580.000
	Registro perdido durante la batalla	6.000.000-8.000.000
	<b>Total (aprox.):</b>	<b>7.000.000-9.000.000</b>
<b>Pérdidas totales (aprox.): 14.281.000-16.281.000</b>		

<sup>[1]</sup> Esta cifra se refiere al registro oficial que llevaba consignado para Panamá —1.175.298— y no al valor real de la carga, que sabemos que pudo ascender a nueve o diez millones. Elaboración propia a partir de los datos recogidos en BNE Mss. 2384, fols. 360v-363r.

Con la mira en este objetivo, las instrucciones desde el centro —Madrid— a las restantes plazas neurálgicas del imperio se ajustaban a la continuidad de la Carrera de las Indias y de su salvaguarda. A las autoridades de Galicia, Vizcaya y Guipúzcoa se les ordenó que despachasen avisos a las plazas antillanas para alertarlas de las intenciones inglesas y para que sus gobernadores dispusiesen todos los medios defensivos en reforzar la formación de Egües<sup>177</sup>. Al duque de Medinaceli se le ordenó que obrase en consecuencia. Los barcolongos (embarcaciones ligeras que los pescadores de Sanlúcar, El Puerto de Santa María y Cádiz utilizaban para faenar) y las galeras reunían las aptitudes requeridas para adelantarse en el océano, a la altura de las islas Azores y Canarias, en tareas de reconocimiento para prevenir a la flota de Egües. En todo caso,

<sup>177</sup> AGI IG leg. 2598, Instrucciones de la Corona a los navíos que salen al encuentro de la flota de Nueva España, San Lorenzo del Escorial, 23/10/1656; C leg. 3760, Carta del barón de Watteville, San Sebastián, 4/11/1656; Libranza al capitán Bartolomé del Villar, quien fue como aviso a las Indias, La Habana, 9/12/1656.

tales medidas respondían a un carácter eminentemente preventivo, con vistas a evitar futuros males mayores, dado que ya no se podía revertir los efectos calamitosos de los dos últimos años de guerra en la Carrera de Indias<sup>178</sup>.

En el Caribe, el general Diego de Egües se había visto obligado a prolongar su invernada más de lo previsto. A la amenaza de la flota inglesa se le sumaron los errores de los pilotos en el gobierno de las naves, que extraviaron, y una temporada de huracanes anómalamente calma, sin vientos, todo lo cual redundó en un alargamiento de 51 días adicionales en la singladura de Veracruz a La Habana<sup>179</sup>. Hasta que hubiese pasado el doble peligro que se cernía sobre él, quedaba una larga espera que echaría por tierra las esperanzas de la Corona en un regreso de la flota a Cádiz para finales de noviembre. Ante la incertidumbre, y con el fantasma de la derrota ante la flotilla de Stayner aún muy fresco, las órdenes reales apremiaban el despacho urgente de la Real Armada del Mar Océano, de lo que avisó por escrito a Diego de Egües en una misiva escrita en fecha del 10 de octubre:

...porque aunque he mandado que se apreste mi Armada Real en el mayor número de navíos que fuere posible y que se ponga luego mano en su despacho y se camine con ello con toda celeridad, no se deja de reconocer que este resguardo, aunque será efectivo, no será muy pronto y suficiente en el número de bajeles que se podía aprestar y armar para el plazo de quince a fin de noviembre [...] He mandado que se oes despachen embarcaciones medianas a los parajes de las Terceras, y otras pequeñas, como son barcos de cubierta y luengos para que os encuentren entre los cabos, llevándoos las órdenes de la derrota que habéis de seguir para el puerto donde con más seguridad podáis encaminaros con la flota<sup>180</sup>.

En la bahía de Cádiz, mientras tanto, se continuó trabajando en la composición de una gran armada oceánica que rompiese el bloqueo naval inglés y oficiosamente sirviese de respaldo a la Armada de la Guarda. Este proyecto, aunque alumbrado a finales del año anterior, conoció un camino tortuoso, repleto de dificultades que lo ralentizaron sin remisión debido a la falta de barcos, gentes y dinero. La escasez de pertrechos navales esenciales (jarcia, lienzos pacaaje y ruán, materiales para las carenas), que debían ser adquiridos a los neerlandeses con gran riesgo, impuso medidas desesperadas, como el requisamiento de todas las existencias que se encontrasen en los almacenes y depósitos, sin importar que perteneciesen a particulares. Originalmente concebida como una fuerza de 40 galeones y 12 brulotes, para el mes de octubre solo se habían reunido 30 y 6 brulotes, pese a recurrirse a los barcos de diferentes cuerpos de armada: Mar

---

<sup>178</sup> AGS GYM leg. 3378, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 30/10/1656.

<sup>179</sup> AGI IG leg. 2598, Carta del duque de Alburquerque al general Diego de Egües, México, 19/8/1656; Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 14/3/1657.

<sup>180</sup> AGI IG leg. 2598, Carta de Felipe IV al general Diego de Egües, Madrid, 10/10/1656.

Océano, Flandes y las escuadras concertadas por medio de asiento con particulares<sup>181</sup>. El último asiento lo concertó la Corona en septiembre con Miguel de Oquendo, quien se comprometió a fabricar en Guipúzcoa cinco galeones y un patache para que por cuatro años sirviesen en la Armada del Mar Océano, aunque aún no se había avanzado nada al respecto<sup>182</sup>.

Incidía en contra la falta de líquido con el que afrontar los gastos al contado para pagar a los asentistas que proveían la artillería, los pertrechos de mar y guerra y las vituallas para las raciones. Por ejemplo, para el armamento de los bajeles que se aprestaban en Cádiz, aún quedaba por pagarle 269.796 reales de vellón a la Junta de Artillería<sup>183</sup>. Para la compra de bajeles, la obtención de pertrechos, repuestos y otros géneros de proveeduría y el abono de los jornales de la maestranza se necesitaban 211.412 escudos de plata<sup>184</sup>. Aunque para noviembre ya se habían completado las obras en las cubiertas de ocho galeones que se aprestaban entonces en la bahía de Cádiz, las fuertes lluvias del último mes obstaculizaron los trabajos de calafatería en los costados. Demoras igualmente desesperantes afectaron a la provisión de la artillería y pertrechos para su manejo, sin que siquiera avanzado el mes de enero se terminase de solventar<sup>185</sup>. Tales incidentes motivaron nuevos retrasos, sobrecostes y el riesgo implícito de detención de las maestranzas por falta de numerario<sup>186</sup>.

Similar fue la situación que se experimentó con el bastimentado de los galeones, que se presupuestó en 100.000 escudos, según los compromisos que se capituló con el factor Duarte de Acosta para una provisión de 1.500.000 raciones para la gente de mar y guerra, que vencían en octubre. El administrador del asiento, Manuel de León, hubo de negociar una moratoria para abonar dicha suma en tres veces, entre noviembre de 1656 y enero de 1657, así como un descuento del 50%<sup>187</sup>. Para diciembre, la Corona seguía sin pagar al administrador, a quien ya le habían fiado los proveedores de vinos y otros géneros que corrían el riesgo de echarse a perder si no se consumían en otra formación. Debido a la cancelación de los galeones, cuya salida fue programada originalmente para mediados del mes anterior, el desperdicio de bastimentos era doble en tanto que una parte de los géneros ya adquiridos no estaban aprovechables<sup>188</sup>.

---

<sup>181</sup> AGS GYM leg. 3378, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 14/9/1656; leg. 3379, Informes del almirante Manuel Bañuelos a Felipe IV, Cádiz, 13/9/1656 y 2/10/1656; Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 3/10/1656.

<sup>182</sup> Con las siguientes medidas: la capitana: 800 toneladas; la almiranta: 750 toneladas; los otros tres: 600 toneladas cada uno; el patache: 250 toneladas. Los términos del asiento se pueden consultar en AGS GYM leg. 3379, Pliego de don Miguel de Oquendo, asiento de fábrica de barcos, visto en Junta de Armadas, Madrid, 22-24/9/1656.

<sup>183</sup> AGS GYM leg. 3379, Relación de pertrechos de guerra para armar los bajeles de armada, Cádiz, 7/10/1656.

<sup>184</sup> AGS GYM leg. 3379, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 24/9/1656.

<sup>185</sup> AGS GYM leg. 3394, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 27/10/1657.

<sup>186</sup> AGS GYM leg. 3379, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 4/12/1656.

<sup>187</sup> AGS GYM leg. 3379, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 3/10/1656.

<sup>188</sup> AGS GYM leg. 3379, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 29/12/1656.

La flota de Egües ya se encontraba vergas en alto, preparada para hacerse a la vela en vísperas de Navidad, tras dos meses de estadía en La Habana, donde carenó sus bajeles<sup>189</sup>. La travesía del regreso, empero, no pudo realizarla con los mismos barcos con los que navegó a la ida. Los galeones de Medina y Montañó, con los que debía haberse unido en La Habana para navegar hasta Cádiz en conserva, no salieron de Cartagena debido al retraso con el que bajaba la plata del Perú y a la presencia inglesa<sup>190</sup>. En cambio, sí se le unieron los navíos *San Juan Evangelista* y *Santo Cristo del Buen Viaje*, que en febrero de 1655 habían zarpado con registro para Honduras<sup>191</sup>. Puesto sobre aviso en La Habana del peligro que representaba la escuadra inglesa sobre Cádiz, Egües optó por la vía de Canarias, donde recalaría hasta que los ingleses levantasen su bloqueo o este fuese roto por la armada española<sup>192</sup>.

Por el momento, a finales de diciembre de 1656 ya había llegado a Tenerife el navío de nombre *Madame del Brasil*, despachado desde Puerto Rico, con los 500.000 pesos rescatados en el buceo de la almiranta de Orellana<sup>193</sup>. Alonso Dávila, gobernador militar de Tenerife, había recibido de la metrópoli los avisos que lo prevenían de la posible llegada a lo largo del invierno, de la flota de Egües, para que estuviese atento y dispusiese las defensas de ese presidio, tarea en la que ya llevaba un año absorto. El gobernador llevaba trabajando incansablemente desde 1655 en la fortificación de la isla; hizo avanzar las obras defensivas en la Orotava y la reparación de los fuertes del puerto de Santa Cruz, que amplió con nuevos reductos fortificados y una línea adicional de trincheras. Para ello se invirtieron 70.000 reales del contribuyente insular y, aparte, 16.000 ducados de los que rindieron las represalias contra las haciendas de ingleses, que el monarca le agradecería por una carta del 15 de septiembre de 1657<sup>194</sup>. Pese a estos esfuerzos, todavía a comienzos de 1657 quedaba mucho trabajo por delante para acabar de fortificar la isla. Dávila necesitaba gente de armas que defendiese los fuertes y dinero con el que sufragar las obras en los presidios, por lo que solicitaba a la Corona un socorro de 12.000 ducados con los que responder a las responsabilidades más inmediatas<sup>195</sup>.

Al tiempo que se alertaba a las autoridades de Canarias para que estuviesen prevenidas en caso de llegada de la flota procedente de Nueva España, los oficiales de la Casa de la Contratación resolvieron adelantar el despacho de los doce galeones de la Armada del Mar Océano

---

<sup>189</sup> AGI IG leg. 2598, Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 14/3/1657.

<sup>190</sup> AGI IG leg. 2598, Carta de Felipe IV al general Egües, Madrid, 10/10/1656.

<sup>191</sup> AGI IG leg. 2598, Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 14/3/1657.

<sup>192</sup> AGI C leg. 3760, Merced para el capitán Bartolomé del Villar, Buen Retiro, 10/6/1657.

<sup>193</sup> AGI IG leg. 2598, Carta de Alonso Dávila al conde de Peñaranda, Tenerife, 22/1/1657; Barrionuevo, 1893 (ed.), III: 195-196; Rumeu de Armas, 1947-1950: 166.

<sup>194</sup> AGS GYM leg. 1895, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 7/6/1657; Viera y Clavijo, 1776: 259. Para profundizar al respecto de los trabajos de fortificación de la isla, véase Rumeu de Armas, 1947-1950: 150-164.

<sup>195</sup> AGS GYM leg. 1895, Cartas descifrada de Alonso Dávila a Felipe IV, Tenerife, 9/2/1657 y 16/4/1657.

y de la Guarda. Existían motivos fundados para temer que cuanto más se postergase el despacho de la armada, mayor sería el tamaño de las fuerzas navales desplegadas en la zona. El propósito que se buscaba era la ruptura del bloqueo inglés y el recibo de la flota de Egües para escoltarla en su travesía de Canarias a Cádiz<sup>196</sup>. A pesar de ello, los contratiempos en las levadas, así como las dificultades para proveerse de materiales esenciales de construcción, como la madera, y la detención de las maestranzas postergaría de nuevo la salida de los barcos sin fecha definida, ya que la acumulación de los atrasos se prolongaría hasta marzo<sup>197</sup>.

Para entonces, sería demasiado tarde, pues los ingleses habían reanudado sus operaciones de bloqueo. El otoño de 1656 se vio marcado por la inactividad debido a varias razones. La primera respondió a la puesta a punto de la guardia naval de invierno, que demandó provisiones para 4.500 hombres y cuatro meses de campaña<sup>198</sup>. Pero también se debía al desgaste que durante el curso del año había acusado la escuadra de Blake, aquejada por un brote de peste y necesitada de un receso para recuperarse, atender a los heridos y enfermos, reabastecerse, dar aparejo y acometer trabajos de mantenimiento que precisaban los bajajes. Los navíos de Blake, que entonces llegaban a la veintena o al cuarto de centenar, además de una docena de barcos masteleros para su abastecimiento, recalaron en Lisboa, ciudad que se había convertido para entonces en base logística principal de la armada inglesa<sup>199</sup>.

El mando inglés se sirvió de Lisboa porque tampoco quiso concederle la más mínima ventaja en invierno a los españoles<sup>200</sup>. Ciertamente, no podía ser un lugar más idóneo; un puerto espacioso, de fácil defensa, cuyas comunicaciones con Inglaterra y Cádiz eran rápidas, lo que favorecía la rápida llegada de refuerzos y suministros, así como también permitía una reanudación casi inmediata del bloqueo de las flotas de Indias, sin desprevenir por demasiado tiempo la vigilancia de la costa andaluza. Además, en un contexto de incertidumbre tras la muerte del rey Juan y la minoría de edad del rey Alfonso, a las autoridades de la regente Luisa les convenía la protección que brindaba la marina inglesa: «pues en aquella nación y en sus armadas tienen todas sus esperanzas, y si hoy Castilla la tuviera en la mar para oponerse a esta ciudad, viéramos las cosas muy trocadas»<sup>201</sup>. El tercer *drenaje del Éufrates* ya estaba en marcha.

---

<sup>196</sup> AGI IG leg. 771, Consultas del Consejo de Indias, Madrid, 22/1/1657 y 7/2/1657.

<sup>197</sup> AGS GYM leg. 1910, Carta del almirante Manuel Bañuelos al secretario Oyangueren, Cádiz, 7/1/1657; Cartas del veedor Fernando de la Riva-Herrera a Felipe IV, Cádiz, 25/2/1657 y 11/3/1657.

<sup>198</sup> TNA SP 25/77/421, Council. Day's Proceedings, Whitehall, 2/10/1656.

<sup>199</sup> AHN Est lib. 723, Carta de Antonio López a Salvador Méndez, Lisboa, 28/4/1657; AGI IG leg. 771, Carta de Lorenzo Andrés García, Cádiz, 5/1/1657. Hasta febrero fueron frecuentes las noticias de avistamientos de la armada inglesa frente a Portugal y Cádiz. *Ibid.*, Declaración tomada a un marinero de Galicia, Cádiz, 13/2/1657.

<sup>200</sup> General Blake to Secretary Thurloe, *Swiftsure*, 8/12/1656, en *TSP*, V: 691; Rumeu de Armas, 1947-1950: 146; Powell, 1972: 294-296.

<sup>201</sup> AHN Est lib. 723, Carta de Antonio López a Salvador Méndez, Lisboa, 28/4/1657.

### 4.1.3. Tercer drenaje: la parálisis del sistema de flotas y galeones (1657)

Las condiciones en las que Blake trató de reanudar el bloqueo en enero de 1657 eran demasiado precarias, ya que las tripulaciones no habían tenido tiempo suficiente para recuperarse ni el reabastecimiento de los navíos se había completado. Los temporales que arreciaron en aquellos primeros días del año desorganizaron la escuadra de Blake, que varias veces se vio desviada a la costa marroquí por los vientos septentrionales y la mar arbolada. A ello había que añadir las complicaciones derivadas de la escasez de bastimentos y de pertrechos de mar y guerra, cuyo consumo sobrepasaba la capacidad de abastecimiento desde Inglaterra<sup>202</sup>. Motivo por el cual fue tan decisiva para la viabilidad de la flota la llegada, el 26 de marzo, del navío *Yarmouth* con 19 barcos masteleros cargados de vituallas<sup>203</sup>. En aquellos meses, los enemigos principales de la flota inglesa no fueron otros que el tiempo y la logística. Pese a todo, Blake mantuvo desplegada una fuerza de 28-40 bajeles hasta abril<sup>204</sup>.

En enero de 1657 la presencia naval neerlandesa frente a Cádiz supuso un factor adicional de tensión. Los Estados Generales despachaban convoyes de escolta, comandados por Michiel de Ruyter, con el fin de velar por la seguridad del tráfico marítimo neerlandés con el Mediterráneo y particularmente la derrota Ámsterdam-Cádiz, lo que contemplaba a su vez la lucha con los corsarios berberiscos. Sin embargo, en la coyuntura de esos días, causaba cierta perplejidad entre los mandos ingleses y la diplomacia francesa, ya que temían una alianza hispano-neerlandesa. También el duque de Medinaceli estaba esperanzado ante esa posible unión de armas, que hubiese entrañado la mejor garantía de seguridad para el poniente andaluz<sup>205</sup>. Era un soplo de optimismo que no llegaría a materializarse. Pero sabemos que las relaciones diplomáticas entre Madrid y La Haya discurrieron por otros derroteros, y que entre los planes de los Estados Generales no figuraba el final de su provechosa neutralidad. El cónsul inglés en Lisboa, Thomas Maynard, informaría a Thurloe a comienzos de abril de que el convoy comandado por Ruyter se encontraba operativo en el Mediterráneo, a la altura de Baleares<sup>206</sup>.

Entretanto, la flota de Nueva España había fondeado en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, lo que le obligaría a Blake a fragmentar sus fuerzas. La llegada de la flota de Egües a las Canarias, primero a la isla de la Palma y luego a Tenerife, el 22 de febrero, no pudo verse más

---

<sup>202</sup> TNA SP 18/149/213, Navy Commissioners to the Admiralty, 12/12/1656; Powell, 1972: 297.

<sup>203</sup> BL Add MS 32093, fol. 372v. Una descripción de las condiciones logísticas en que se encontraba la escuadra inglesa, en Firth, 1909, I: 243-244.

<sup>204</sup> AGS GYM leg. 1910, Carta del almirante Manuel Bañuelos a Oyanguren, Cádiz, 22/4/1657.

<sup>205</sup> AGI IG leg. 771, Carta del vicecónsul Luis Pott a la Casa de la Contratación, Cádiz, 8/1/1657; Newsletter by Charles Longland, Leghorn, 6/4/1657, en *TSP*, VI: 146-147; Admiral Ruyter to the States-General, 8/4/1657, *TSP*, VI: 151-152; Firth, 1905: 235; 1909, I: 242; Israel, 1997 [1982]: 344.

<sup>206</sup> Consul Maynard to Secretary Thurloe, Lisbon, 9/4/1657, en *TSP*, VI: 152-154.

accidentada por la meteorología adversa. Los temporales que arreciaron contra el archipiélago canario en aquellos días obligaron a la flota a una larga detención en las islas de la Palma y Tenerife, donde el tesoro fue puesto a resguardo y se acometieron reparaciones en la arboladura de los barcos<sup>207</sup>. Con el fin de informar a la Corona de su vulnerable situación, en el puerto de Santa Cruz, para que le remitiesen refuerzos, Egües fletó varios avisos a Cádiz y a los presidios de La Mámora y Larache<sup>208</sup>. Esta acción, en la que coincidieron Egües y Dávila, revela que los mandos militares españoles, tanto de mar como de tierra, se percataban de la verosimilitud de un inminente ataque inglés<sup>209</sup>.

Como en la primavera anterior, los españoles habían obstruido las bocas de los caños donde se hallaban surtos sus galeones y dispuestos los brulotes para evitar que los navíos ingleses se aventurasen al interior de la bahía<sup>210</sup>. Sin embargo, las defensas terrestres presentaban no pocas carencias. Por ejemplo, el maestro de campo Juan de Balboa, gobernador de Gibraltar, reconocía la falta de víveres y pertrechos de guerra<sup>211</sup>. Tampoco se había progresado mucho más en lo que concernía al aparato defensivo naval, aún sin poder salir a navegar por la detención del carenado, motivada por los impagos, la falta de madera y de suministros de guerra para los barcos<sup>212</sup>. Una parte de esos pertrechos había sido desviada por órdenes de la corte a propósitos ajenos a la defensa naval.

En la primavera de 1657, tras un lustro de inactividad, el frente de Extremadura había recobrado importancia: «en Castilla armaban un ejército grande y con mucha caballería y hasta que vieron el ejército en campaña aquí —Lisboa— no lo creyeron...»<sup>213</sup>. Hombres, víveres, armas, pertrechos de artillería, e incluso la santabárbara al completo de algunos galeones, entre otros utillajes de guerra, fueron desviados a Badajoz para abastecer a las tropas allí desplegadas contra los portugueses, aunque ello implicase el desabastecimiento de las armadas oceánicas<sup>214</sup>. El duque de Medinaceli no ocultó su malestar con la canibalización a la que recurría una vez más la Corona, pues no solo echaba por tierra los esfuerzos de un año de trabajo en la

---

<sup>207</sup> AGI IG leg. 2598, Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 14/3/1657; AGS GYM leg. 1895, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 7/6/1657. La llegada de la flota de Egües a Canarias fue trabajada por Viera y Clavijo, 1776: 261-262; Rumeu de Armas, 1947-1950: 169-171.

<sup>208</sup> AGI C leg. 3760, Egües a sus ayudantes González Castro y Juan de la Fuente y a Bartolomé del Villar, con pliegos de aviso para la corte, Tenerife, 13-16/3/1657.

<sup>209</sup> No fueron sorprendidos por los ingleses, a diferencia de la versión de Viera Clavijo, 1776, § xxvii.

<sup>210</sup> AGS GYM leg. 1895, Carta del conde de Molina al duque de Medinaceli, Cádiz, 20/4/1657.

<sup>211</sup> AGS GYM leg. 1895, Carta de Juan de Balboa al duque de Medinaceli, Gibraltar, 18/4/1657.

<sup>212</sup> AGS GYM leg. 1910, Cartas del veedor Fernando de la Riva-Herrera y del almirante general Manuel Bañuelos a Oyanguren, El Puerto de Santa María y Cádiz, 11 y 18/3/1657.

<sup>213</sup> AHN Est lib. 723, Carta de Antonio López a Salvador Méndez, Lisboa, 28/4/1657. Las motivaciones que condujeron a la reactivación del frente portugués, en Malcolm, 2019: 281-282.

<sup>214</sup> AGS GYM leg. 1910, Cartas de Medinaceli y del almirante Bañuelos a Oyanguren, El Puerto de Santa María, 8/4/1657 y Cádiz, 22/4/1657; leg. 3395, Consultas de la Junta de Armadas, Madrid, 21/7/1657 y 26/8/1657.

composición de la armada oceánica, sino que desatendía las peticiones de los presidios litorales y dejaba toda la iniciativa en manos de la escuadra inglesa. Entre cañones, carabinas, arcabuces, mosquetes y otras armas de pólvora, el duque había enviado hasta 1.500 bocas a las tropas que servían en Badajoz, lo que repercutió en contra de los depósitos de armamento naval, para que así se valore la magnitud del desabastecimiento que implicó para el apresto de los galeones. Por consiguiente, el duque se expresaba con una cruda explicitud que hemos estimado digna de ser extractada en toda su literalidad:

Manda remita luego al duque de San Germán las armas, municiones y gente que se me ha ordenado por el empeño en que se halla aquel ejército habiéndose declarado sobre Olivenza. Todo esto me piden los gobernadores de Cádiz y Gibraltar, y porque no lo tengo se lo niego, siendo así que la armada del enemigo está hoy entre estas dos plazas y cada una de ellas importa más que Olivenza, pero no me entregará a este discurso si tuviera algo que remitir. En cuanto a municiones, he remitido las que V. Md. ha mandado de las que tenía en el presidio de Cádiz y en la armada; armas las que había en los almacenes, no quedando para armar en Cádiz la cuarta parte de sus milicias, estando a la vista el enemigo y pidiéndomelas el gobernador de Gibraltar con gran instancia, quedando yo con hartó cuidado de no podérselas dar<sup>215</sup>.

Un desvío de recursos que vino a trabar aún más el despacho de una armada que llevaba en composición desde hacía más de un año sin completarse por una falta crónica de numerario, como así lo reflejan los siguientes guarismos, que son muy ilustrativos. A mediados de marzo, el veedor Fernando de la Riva-Herrera estimó que la composición de un cuerpo de armada de 40 bajeles, incluidos pagamentos para gente de mar y guerra y el bastimentado de los barcos con dos millones de raciones se necesitarían de 397.651 a 384.213 escudos en moneda de plata y unos 216.197-226.111 escudos en vellón, en cifras aproximadas; mientras que un cuerpo de armada de 30 bajeles y un millón y medio de raciones comportaría un gasto de 321.023 escudos de plata y 152.483 escudos de vellón<sup>216</sup>. Ambos eran inasumibles en aquellos días.

Hasta diciembre pasado, el dinero aplicado para la armada solo representaba una modesta porción. Por proveeduría general se habían distribuido 1.674.472 reales de vellón, de los que hasta dicha fecha la Corona solo había remitido 1.600.000 en la misma moneda y aún debía 20.000 a las maestranzas, cuyo rendimiento era bajo<sup>217</sup>. Y aún mayor lentitud era la que acusaba la distribución del dinero por capitanía; apenas 218.700 reales en moneda de vellón, de los que se habían pagado 132.578 reales en la misma moneda, mientras que los 86.122 restantes se aplicaron a las maestranzas<sup>218</sup>. En abril, Medinaceli ya no podía ocultar que ni para un cuerpo

---

<sup>215</sup> AGS GYM leg. 1895, Carta del duque de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 22/4/1657.

<sup>216</sup> AGS GYM leg. 1910, Relación del dinero que importará la composición de la armada, Cádiz, 18/3/1657.

<sup>217</sup> AGS GYM leg. 1910, Carta del veedor Fernando de la Riva-Herrera a Felipe IV, Cádiz, 29/12/1656.

<sup>218</sup> AGS GYM leg. 1910, Relación del dinero pagado por capitanía general, Cádiz, 30/12/1656.

de armada menor habría suficiente caudal: «en cuanto a la asistencia de dinero para la armada, bien es menester que sea pronto y considerables [...] es preciso abreviar el apresto y que se componga siquiera de veinte bajeles»<sup>219</sup>. Se comprende que para cuando la armada inglesa irrumpiese de nuevo en el Golfo de Cádiz, a comienzos de la primavera, las fuerzas navales españolas aún no estuviesen en condiciones de hacerse a la vela y salir al apoyo de la flota en Tenerife, para desesperación del general de galeones Juan de Echeverri, marqués de Villarrubia, quien escribió a su hermano las siguientes palabras, escuetas, pero reveladoras: «la necesidad pide fuerzas en la mar; Dios nos asista»<sup>220</sup>.

Por medio de David Young, primero, quien regresando de Barbados a bordo del barco *Catherine* advirtió cuál era el rumbo que seguía la flota de Egües<sup>221</sup>, y del corsario William Saddleton, después, en abril, Blake supo que los barcos españoles se hallaban en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde había dado fondo la flota, de doce barcos, según el testimonio de Maynard<sup>222</sup>. En el consejo que Blake había celebrado el 17 de febrero con sus mandos Nehemiah Borune y Richard Stayner, quienes comandaban las otras secciones de la escuadra, estos sugirieron la división de la escuadra en dos segmentos, a lo que el *general-at-sea* rehusó inicialmente. No sería hasta comienzos de abril cuando reconsiderase su negativa, tras percatarse de la necesidad de combatir a los españoles de manera simultánea en Canarias y en Cádiz, sin que el bloqueo se viese desatendido<sup>223</sup>.

El 13 de abril Robert Blake puso rumbo a Tenerife al frente de sus navíos *George* (60 cañones), *Swiftsure* (56), *Fairfax* (56), *Speaker* (52), *Bridgewater* (52), *Lyme* (52), *Langport* (52), *Newbury* (52), *Newcastle* (50) y *Plymouth* (50); y otros menores que se unirían como refuerzo: *Centurion* (40), *Nantwich* (40), *Ruby* (40), *Hampshire* (36), *Maidstone* (40), *Foresight* (40), *Worcester* (48), *Winsby* (40), *Jersey* (40) y *Bristol* (40) —y tal vez también el navío *Unicorn* (56) y las unidades ligeras *Colchester* (26) y *Convert* (26)—. A las restantes fuerzas navales inglesas se les exhortó a mantener su despliegue entre los cabos de Santa María y Espartel para no desatender el bloqueo del poniente andaluz. Se estima que Blake llevase consigo 20-23 barcos<sup>224</sup>, si bien los españoles elevaron la cifra a 33-36, pero sin más identificaciones<sup>225</sup>.

---

<sup>219</sup> AGS GYM leg. 1910, Carta del duque de Medinaceli a Oyanguren, El Puerto de Santa María, 8/4/1657.

<sup>220</sup> AMN VP 38/44/100-101, Cartas del marqués de Villarrubia a su hermano, Santillán, 2 y 25/4/1657.

<sup>221</sup> TNA SP 18/158/157, Petition of David Young to the Admiralty, December, 1657; Consul Maynard to Secretary Thurloe, Lisbon, 9/4/1657, en *TSP*, VI: 153.

<sup>222</sup> BL Add MS 32093; Consul Maynard to Secretary Thurloe, Lisbon, 19/4/1657, en *TSP*, VI: 184.

<sup>223</sup> BL Sloane MS 1431; Firth, 1905: 236-238.

<sup>224</sup> *TSP*, VI: 261; Firth, 1905: 237-238; Powell, 1972: 296, 298.

<sup>225</sup> La cifra de 33 barcos ingleses también la confirmó el cabildo tinerfeño. Rumeu de Armas, 1947-1950: 183. Aunque las estimaciones más alcistas apuntan a 36 barcos ingleses: AGI IG leg. 2598, Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 7/5/1657; Viera Clavijo 1776, § xxvii: 262; Barrionuevo, 1893 (ed.), III: 285; Fernández Duro, 1899: 25; Anchieta y Alarcón, 2017: 283.

Las fragatas inglesas más adelantadas avistaron Punta de Anaga, en el NE de Tenerife, el 28 de abril. Los españoles no completaron a tiempo el apresto de la armada de auxilio con la que asistir a las exiguas fuerzas de Egües. Estas quedaron a su suerte en la rada de Tenerife, un espacio abierto al enemigo. La principal baza estribó en las fortificaciones terrestres y en la difícil orografía insular que jugaba a favor de los defensores, cuyo número, estimado en 12.000 efectivos, parece una exageración si damos por válida la versión de Rumeu de Armas, quien explicó que la isla podía movilizar como máximo una fuerza de 10.000 hombres armados. Unos 2.000 soldados resguardaban el puerto de la ciudad, según las actas del cabildo de ese aciago 30 de abril<sup>226</sup>. Las posiciones fortificadas se convirtieron en la principal baza de los españoles<sup>227</sup>. Dada por perdida desde el inicio la supervivencia de la flota ante las descargas de la escuadra de Blake, los mandos navales y terrestres del bando español habían priorizado un mes antes, en marzo, la defensa de las playas con el fin de rechazar cualquier desembarco inglés. Los cañones de los mercantes de refuerzo fueron emplazados en los reductos defensivos de tierra, para cuyas labores se recurrió también a la marinería de la flota<sup>228</sup>. Fue la decisión más inteligente, abandonada toda esperanza de imponerse a los ingleses en mar.

Los únicos barcos que disponían los españoles eran los galeones *Jesús María* y *José*, capitana (no confundir con el galeón homónimo de Juan de Hoyos), y *Nuestra Señora de la Concepción*, almiranta (Anexo 1.6.1.). El resto de la flota española estaba compuesta por naves mercantes, algunos de los cuales habían sido artillados provisionalmente para servir como refuerzo. Pero la presencia de las naves de Honduras y algunos otros bajeles mercantes neerlandeses (al parecer, tres) junto a los mercantes que constituían la flota crean dudas en torno al número exacto, del que las versiones en torno a la batalla ofrecen diferentes testimonios. Según las versiones españolas, había ocho barcos mercantes y un patache de flota, aparte de los galeones capitana y almiranta, pero es posible que se refieran solo a las naves que integraban la flota propiamente dicha, no a todas aquellas que se vieron envueltas en la batalla (compárese con Anexo 1.6.1.). La versión más consensuada en los estudios españoles ofrece la siguiente lista de mercantes que debieron integrar la flota durante el curso de la batalla<sup>229</sup>:

---

<sup>226</sup> Rumeu de Armas, 1947-1950: 180; *Blake's Letters*, 308: 386. De hecho, con posterioridad al enfrentamiento, los historiadores ingleses enfatizarían con vehemencia el papel jugado por las fortalezas españolas, acaso para justificar así el decepcionante resultado de la batalla. Morales Lezcano, 1967: 8.

<sup>227</sup> *Blake's Letters*, Appendix V, 41: 457-458.

<sup>228</sup> AGS GYM leg. 1895, Alonso Dávila a Felipe IV, Tenerife, 16/3/1657. Una extensa descripción del despliegue de los españoles, en Rumeu de Armas, 1947-1950: 172-174. 178-180.

<sup>229</sup> Viera Clavijo, 1776, § xxvi: 261; Fernández Duro, 1899: 25; Rumeu de Armas, 1947-1950: 169. Peor existen demasiadas incongruencias en los nombres y oficiales al frente como para no desconfiar de la fiabilidad de la lista que insertamos en esta nota. Obsérvese que el listado de mercantes no coincide por completo con la relación que se tomó en Cádiz en marzo de 1656, en vísperas de la zarpada de la flota (Anexo 1.6.1.). AGI C leg. 5122, Relación de los bajeles que componen la flota de Nueva España. Es verosímil que no haya una coincidencia total, puesto

1.	<i>Ntra. Sra. de los Reyes, San Cosme y San Damián</i>	capitán Roque Galindo
2.	<i>San Juan Evangelista (Colorado), nao de Honduras</i>	capitán Sebastián Martínez
3.	<i>Santo Cristo del Buen Viaje, nao de Honduras</i>	capitán Pedro de Arana
4.	<i>Ntra. Sra. del Rosario y S. Fco. Solano (o Campechano Grande)</i>	capitán Pedro de Urquía
5.	<i>Ntra. Sra. de la Soledad</i>	capitán Iztuela
6.	<i>Campechano Chico</i> (desconocemos su nombre real)	capitán Martín de Elizondo
7.	<i>Vizcaína</i>	capitanes Juan Quintero y Cristóbal de Aguilar
8.	<i>Santísimo Sacramento</i>	capitanes Francisco Villegas y Juan Rodríguez
9.	<i>Ntra. Sra. del Rosario, patache de flota</i>	capitán Pedro de Orihuela

Las versiones inglesas, incluida la del cónsul Thomas Maynard, en Lisboa, y del embajador veneciano Francesco Giavarina refieren 16 bajeles españoles<sup>230</sup>. Richard Stayner afirmó que la escuadra inglesa, de la que formaba parte, solo era ligeramente superior en potencia de fuego a la española, lo que es a todas luces falso<sup>231</sup>. Si nos guiamos por el testimonio de Egües, parece cierta la presencia más de ocho mercantes; después de la batalla, este general reconoció por carta la pérdida de 17 barcos, inclusive las tres naos neerlandesas, cantidad confirmada por el duque de Medinaceli. Las noticias de Jerónimo de Barrionuevo aluden a la pérdida de 14 mercantes, pero sin proporcionar más referencias al respecto. Confirma la sospecha de que los bajeles españoles debieron rondar la docena, dejando aparte los galeones capitana y almiranta y las tres naos neerlandesas<sup>232</sup>. En cualquier caso, la flota española destruida en el combate con los ingleses era un convoy mercante, no una formación armada.

Fueron estas las circunstancias en las que se produjo la célebre incursión inglesa contra el puerto de Santa Cruz de Tenerife y la consiguiente destrucción de la flota de Nueva España en el combate que tuvo lugar el día 30 de abril de 1657<sup>233</sup>. Los primeros compases de la batalla

---

que los mercantes que navegaron a la ida no necesariamente tuvieron por qué hacer el viaje de regreso con Egües. Además, en las Indias se incorporaron al convoy otras embarcaciones, como las naos con registro de Honduras. AGI IG leg. 2598, Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 14/3/1657.

<sup>230</sup> CSPV 1657-1659, 31/52, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 8/6/1657; BL Add MS 32093; Sloane MS, 1431; Thomas Maynard to Secretary Thurloe, Lisbon, 6/6/1657, en *TSP*, VI: 314; Morales Lezcano, 1967: 13-36. El texto de Firth incluye unas descripciones de los barcos españoles que no se corresponden con los datos recogidos en las fuentes españolas. Firth, 1905: 239.

<sup>231</sup> Acaso una exageración para exonerar el decepcionante desempeño durante el combate. BL Add MS 32093.

<sup>232</sup> AHN Est lib. 723 y AGS GYM leg. 3403, Declaración recibida por Lorenzo Andrés García a Fernando de Figueroa, El Puerto de Santa María, 20/5/1657; Barrionuevo, 1893 (ed.), III: 286.

<sup>233</sup> Un acontecimiento del que nos ha llegado testimonios de los protagonistas directos por ambos contendientes. Por parte inglesa, disponemos de múltiples, siendo las más destacables las conservadas en *Mercurius Politicus* E. 503, 7822-7823 y 7825 y *Public Intelligencer* E 502, 79; reproducidas en *Blake's Letters*, Appendix V, 39: 454-455, 40: 455-457, 41: 457-458, 41: 458-460. También hemos de referirnos al diario de John Weale y la narración de Richard Stayner. *Weale's Journal*, consúltese BL Sloane MS 1431; también fue editada por J. R. Powell en *The Naval Miscellany, Volume IV: The Journal of John Weale 1654-1656*, Navy Records Society, 1952. El caso del testimonio de Richard Stayner se conserva en BL Add MS 32093, *A true relation of the destroying the Spanish ships at the Isle of Tenerife*, 20/4/1657, fols. 372r-375v; que fue reproducida íntegramente en Morales Lezcano, 1967: 15-22. Por parte española contamos con los informes que tras la batalla remitió el general Diego de Egües y Beaumont a diversas personalidades, aunque destacan el monarca Felipe IV y el duque de Medinaceli. AGI IG leg. 2598, Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 7/5/1657; AGS GYM leg. 3403, Carta del general Egües al duque de Medinaceli, con carta inclusa de este a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 27/5/1657; El general Diego de Egües da cuenta del combate y destrucción de la flota de su cargo en Santa Cruz de Tenerife, en

comenzaron con el despuntar del nuevo día, hacia las 6.00h, y hasta el ocaso, hacia las 18.00-17.00h no cesaría la lucha. Se estima que el choque entre los dos beligerantes no debió superar las doce horas. En esta ocasión, a Blake no le sonrió la misma estrella que en la acción de Porto Farina, dos años antes, y encontró una defensa más determinada. Dado que la historia del combate de Santa Cruz de Tenerife ya ha sido estudiada desde diferentes perspectivas, española y británica, cada una reclamando para sí la victoria, solo cabe aspirar a una descripción aproximada que nos haga una leve idea de cómo pudo desarrollarse el enfrentamiento.

Aunque inicialmente Blake se resistió a dividir su fuerza en dos cuerpos, como había sugerido Stayner en la consulta previa al combate, una vez en liza terminó cediendo al criterio de su oficial subordinado, cuyo plan adoptó. Se le encomendó a Stayner la misión de adelantarse al frente de los navíos más fuertes de la escuadra para adentrarse hasta la entrada misma del puerto de Santa Cruz —una rada abierta— y disparar sus andanadas contra los bajeles españoles. Blake, que se resistía a que el resto de su escuadra fuese una simple espectadora de la refriega, golpearía las defensas terrestres españolas con los demás barcos una vez la sección de Stayner hubiese diezmado a los españoles en el asalto inicial<sup>234</sup>.

Los bajeles españoles resistieron las descargas de la escuadra inglesa hasta el mediodía, cuando los galeones almiranta y capitana, indefendibles, fueron quemados por los mismos españoles para evitar que fuesen capturados por la escuadra de Blake<sup>235</sup>. Para entonces, el general inglés ya había involucrado la totalidad de la escuadra bajo sus órdenes en la liza. En las horas siguientes, hasta las 15.00h, se consumó la destrucción total de la flota mercante, quemada por los defensores, que se retiraron a resistir en las playas<sup>236</sup>. Los testimonios ingleses aseveran la captura de ocho bajeles españoles, que, siguiendo órdenes de Blake, abandonaron por el poco servicio que ofrecían. Concentraron su poder de fuego contra las fortificaciones terrestres, que castigaron hasta la puesta de sol. Trincheras y reductos fortificados bajo el incesante fuego de

---

Fernández Duro, 1892: 50-55 (hay una errata en la fecha que le atribuye a este documento que cita, ya que no data de 1656, sino de 1657). Contamos con los informes del gobernador Alonso Dávila, en AGS GYM leg. 1895, Consultas del Consejo de Guerra, Madrid, 2 y 7/6/1657. Aparte de los jefes militares, cabe citar las actas capitulares de la ciudad de Tenerife, citadas por Rumeu de Armas en su estudio, así como el testimonio de Ossuna, reproducido en Anchieta y Alarcón, 2017: 282-285.

<sup>234</sup> BL Add MS 32093; Sloane MS 1431; Firth, 1905: 240; Morales Lezcano, 1967: 14. Las versiones contemporáneas españolas confirman que Blake dividió su escuadra en dos secciones. AGI IG leg. 2598, Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 7/5/1657.

<sup>235</sup> AGI IG, leg. 2598, Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 7/5/1657; Fernández Duro, 1899: 25-26; Firth, 1905: 241; Rumeu de Armas, 1947-1950: 182-188.

<sup>236</sup> Reconocido por el propio Alonso Dávila. AGS GYM leg. 1895, Consultas del Consejo de Guerra, Madrid, 2 y 7/6/1657, donde se vio la carta del gobernador de Tenerife con fecha del 7 de mayo de 1657.

las baterías navales inglesas hasta que estas silenciaron sus atronadores rugidos<sup>237</sup>. La escuadra inglesa se había retirado. A grandes rasgos, así pudo ser la batalla de Santa Cruz de Tenerife, a falta de testimonios ciertos que proporcionen una descripción más precisa.



**Fig. 15.** La batalla de Santa Cruz de Tenerife, según un grabado neerlandés de autoría anónima para una relación de sucesos: *Waerachtigh Verhael hoe dat den Engelschen Generael Blaeck de Silvere Spaensche Vloot in de Canarische Eylanden geweecken: aldaer besprongen, den Spaenschen Admirael in de Grondt gheschoten, ende alle d'andere tot seventhien Schepen gheplundert, ende verbrant heeft, geschiet den 30 April 1657.* Fuente: Rijksmuseum (Amsterdam), RP-P-OB-81.848, Vernietiging van de Spaanse zilvervloot door de Engelsen op de Canarische eilanden, 1657 [online]: [hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.464394](https://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.464394).

Nos parece más útil que reparemos en las consecuencias que acarreó para la continuidad del sistema de flotas y galeones y el esfuerzo de guerra de la Monarquía Hispánica. Para un observador ajeno como el veneciano Francesco Giavarina, la batalla implicó un duro golpe para España, al verse privada de su remesa de plata por tercer año consecutivo y perder unos barcos que iba a necesitar cuando quisiera despachar la siguiente flota. Aunque las observaciones de Giavarina relativas a un supuesto desembarco inglés y la destrucción de algunos castillos en su intento por capturar la isla carecen de evidencias probatorias<sup>238</sup>. La hipótesis de que los ingleses pretendían la conquista de la isla, pese a poseer una lógica estratégica incontestable, nos parece inverosímil si atendemos a la ausencia en la escuadra de Blake de un contingente de infantería de desembarco. Tampoco disponemos por ahora de fuentes que avalen esta afirmación, ya que

<sup>237</sup> AGI IG, leg. 2598, Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 7/5/1657; AGS GYM leg. 1895, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 7/6/1657; Fernández Duro, 1899: 26-27; Firth, 1905: 241-243; Rumeu de Armas, 1947-1950: 182-188; Powell, 1972: 302-304.

<sup>238</sup> CSPV 1657-1659, 31/52, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 8/6/1657.

en las instrucciones remitidas desde Londres antes del combate no figuraba la conquista de ninguna isla. Solo nos queda especular<sup>239</sup>.

Después del combate, los ingleses remolcaron los navíos más castigados en la refriega, en los que acometieron reparaciones de emergencia durante dos días. Aunque no lamentaron la pérdida de ningún barco, algunos sí sufrieron serios daños y presentaban vías de agua. Como es lógico, aquellos navíos que habían estado bajo las órdenes directas de Stayner eran los más damnificados, ya que fueron los que asumieron la embestida inicial y los que más se expusieron al fuego de las baterías de tierra. Pese a todo, no sufrieron pérdidas muy elevadas —unos 50 muertos y 120 heridos—, si nos guiamos por los números que refiere Stayner en su versión, aunque versiones alternativas elevan a medio millar la cifra de bajas mortales inglesas<sup>240</sup>.

Con anterioridad a su regreso a Inglaterra, a mediados de julio, la escuadra del general Blake aún permaneció dos meses y medio frente a las costas portuguesas, donde se ocupó principalmente en tareas logísticas; tras un momento álgido de gran intensidad —el combate de Tenerife— sobrevinía una pausa pasajera. No solo sirvió para acopiar víveres, reparar los barcos y atender enfermos, entre los que figuraba el mismo Blake, cuya salud se vio aún más dañada, sino también se concertó con las autoridades españolas, encabezadas por el duque de Medinaceli, un intercambio de prisioneros<sup>241</sup>. Por entonces, las principales cuitas de los mandos navales ingleses concernían a cómo evitar que la plata aislada en Tenerife no llegase a la costa española, ya fuese Cádiz, Galicia y Vizcaya, sobre todo si los españoles se servían de intermediarios neerlandeses:

Three or four frigates will do good service in that station<sup>242</sup>, for the securing trade, and to surprise such of the enemy's ships as go for Galicia and Biscay; and the Hollanders will now be employed to bring of the plate and other riches, which the Nova Spaina (*sic*) fleet landed in the Canaries; but if they be well watched in the Channel, and about the North-Cape, they will be prevented of their exportations<sup>243</sup>.

---

<sup>239</sup> Parece ser que los oficiales españoles sí albergaban este temor. AGS GYM leg. 1895, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 7/6/1657. Una duda que se plantea Rumeu de Armas, en 1947-1950: 176.

<sup>240</sup> BL Add MS 32093; CSPV 1657-1659/31/52, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 8/6/1657; Firth, 1905: 243, 245; Rumeu de Armas, 1947-1950: 188; Powell, 1972: 303-305. Una descripción de los daños que sufrieron los navíos *Tredagh*, *Ruby*, *Plymouth*, *Lyme*, *Centurion*, *Langport*, *Winsby*, *Nantwich* y *Jersey* puede encontrarse en *Blake's Letters*, 309: 389-392.

<sup>241</sup> AHN Est lib. 723, Declaración recibida por Lorenzo Andrés García a Fernando de Figueroa, El Puerto de Santa María, 20/5/1657; Carta del duque de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 27/5/1657; Firth, 1905: Powell, 1972: 306-307.

<sup>242</sup> En el documento se hace referencia a un paraje llamado North-Cape, pero carecemos de más referencias que esclarezcan con qué lugar se corresponde dicha toponimia.

<sup>243</sup> Thomas Maynard to Secretary Thurloe, Lisbon, 6/6/1657, en *TSP*, VI: 314.

Después del enfrentamiento cada bando se apresuró a informar a las instancias superiores. En Londres fueron acogidas con una explosión de júbilo las noticias acerca de la batalla de Tenerife. En la sesión parlamentaria del 28 de mayo el secretario Thurloe leyó la relación que recibió del combate; se hizo publicar una versión oficial de la batalla de Santa Cruz, basada en el relato de Stayner, y a petición del consejero Walter Strickland se declaró el 3 de junio día de acción de gracias, con la celebración en St Margaret's (Westminster) de un oficio religioso. En atención a los servicios prestados se concedería a Blake una joya valorada en 500 libras a modo de gratificación, como ya se hizo con Fairfax tras el triunfo en Naseby. Para no desmerecer su participación en la lucha, a Stayner se lo nombró caballero el 11 de junio, a su regreso a Inglaterra —un nombramiento que ratificaría Carlos II el 24 de septiembre de 1660—<sup>244</sup>. El mismo Cromwell, en una carta del 10 de junio, felicitaría a Blake por lo que consideraba una importante victoria sobre los españoles.

I have received yours of April last, and thereby the account of the good success it hath pleased God to give you at the Canaries, in your attempt upon the King of Spain's ships in the Bay of Santa Cruz. The mercy therein, to us and this Commonwealth, is very signal [...]; and according to the goodness and loving kindness of the Lord [...]. We cannot but take notice also how eminently it hath pleased God to make use of you in this service; assisting you with wisdom in the conduct, and courage in the execution thereof; and have sent you a small jewel, as a testimony of our own and the Parliament's good acceptance of your carriage in this action<sup>245</sup>...

Pero toda esta escenografía triunfalista del Protectorado no podía ocultar el fracaso de la escuadra inglesa en su cometido principal: la captura de la plata americana. Justo lo que más necesitaba el régimen cromwelliano en el trance de la contienda, ahogado como estaba por los continuos desembolsos que demandaba su voraz maquinaria bélica<sup>246</sup>. Sin el tan codiciado metal tampoco sería posible siquiera resarcir una parte del capital invertido en la marina de guerra. Esta, pese a su potencia, se mostraba incapaz de explotar sus éxitos ante un enemigo como el español que, en ausencia de medios equiparables por mar, se escurría o rehusaba el combate en el mar. De hecho, es notable cómo el desbalance de fuerzas obligaba a los españoles a optimizar sus escasos recursos disponibles empleándolos con más inteligencia.

---

<sup>244</sup> *CJ*, VII: 541; *Burton's Diary*, II: 142-146; Fernández Duro, 1899: 27; Firth, 1905: 245; Powell, 1972: 305-306. La versión oficial de la batalla que hizo publicar el Parlamento llevó por título *Narrative of Action at Santa Cruz*, de la que se conserva un ejemplar en BL TTE 1065/14; también fue incluida por J. R. Powell para *Blake's Letters*, 308: 385-388, así como por Morales Lezcano, 1967: 27-31. Acerca del nombramiento de Stayner como caballero, véase Firth, 1905: 245-246.

<sup>245</sup> The Protector to general Blake, Whitehall, 10/6/1657, en *TSP*, VI: 342; también se reproduce en *Cromwell's Letters*, III, CCXVIII: 132-133.

<sup>246</sup> *CJ*, VII: 554-557; *Cromwell's Letters*, II, Speech XV: 130-131.

Hasta finales de mayo no llegaron a conocimiento de las autoridades españolas las nuevas del combate de Santa Cruz, en avisos despachados desde la isla. El general Egües dio fondo en El Puerto de Santa María el día 27 de mayo, con tiempo suficiente para reunirse con Medinaceli e informarle —desde su perspectiva— de cuanto había sucedido<sup>247</sup>. Al cabo de un mes, regresó de Puerto Rico el aviso de Bartolomé Villar, despachado el año anterior, que logró resguardarse en el caño de Sancti Petri, acosado por las fragatas inglesas que patrullaban la zona<sup>248</sup>. Como es fácil imaginar, las noticias de la destrucción de la flota y la defensa a ultranza del puerto de Santa Cruz causaron cierta conmoción en la corte. En reconocimiento al valor exhibido, el rey premió al general Egües con una encomienda de indios valorado en 2.000 ducados de renta y de 1.500 ducados para el almirante José Centeno<sup>249</sup>.

Pero no es menos cierto que los principales responsables de dirigir la defensa, el general Diego de Egües y el gobernador Alonso Dávila, dos egos temperamentales enfrentados, incurrieron en la toma de malas decisiones por las que se lanzaron recíprocas acusaciones<sup>250</sup>. Egües se quejó de que las baterías terrestres no le brindasen el fuego de cobertura que necesitaba para mantener alejada la fuerza de Blake de los mercantes de la flota. Dávila reprobó el despliegue de los barcos dispuesto por Egües, quien apartó tanto los barcos mercantes de la orilla que con ello solo dificultó que los cañones apostados en las fortificaciones hiciesen blanco. En esto coincide con el testimonio de Stayner, quien reconoció que los mercantes españoles le sirvieron de involuntario parapeto frente a las baterías españolas que disparaban desde tierra<sup>251</sup>.

Tampoco era halagüeña la situación de precaria vulnerabilidad en la que habían quedado en la isla los efectivos de la flota: la marinería, la infantería y los artilleros. La falta de barcos acarrea, entre otros efectos, la imposibilidad de socorrer adecuadamente al contingente aislado en Tenerife<sup>252</sup>. El gobernador Dávila bien era consciente de ello, y así lo hizo saber por escrito a la Corona. Además, por si no bastase con ello, las reservas de trigo de la isla se encontraban bajo mínimos, ya que Tenerife no era autosuficiente, sino dependiente de los envíos de grano de Lanzarote y Fuerteventura; como también faltaban pertrechos de guerra para atender las necesidades más básicas de las tropas allí acantonadas. Dávila solicitaba que cuanto antes se le socorriese con pertrechos, artillería, armas ligeras, municiones, barcos y trigo<sup>253</sup>.

---

<sup>247</sup> AGS GYM leg. 3403, Carta del duque de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 27/5/1657.

<sup>248</sup> AGI C leg. 3760, Mercedes reales para el capitán Bartolomé del Villar, Buen Retiro, 10/6/1657; leg. 3763, Al capitán Bartolomé del Villar por el sueldo de once meses, Tenerife, 23/7/1657.

<sup>249</sup> En virtud de una R.C. fechada en Buen Retiro el 10 de junio de 1657. Fernández Duro, 1892: 58.

<sup>250</sup> Rumeu de Armas, 1947-1950: 198.

<sup>251</sup> AGI IG, leg. 2598, Carta del general Egües a Felipe IV, Tenerife, 7/5/1657; AGS GYM leg. 1895, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 2/6/1657; Fernández Duro, 1899: 26; Firth, 1905: 241.

<sup>252</sup> AGS GYM leg. 3395, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 7/8/1657.

<sup>253</sup> AGS GYM leg. 1895, Consejo de Guerra, Madrid, 7/6/1657; Rumeu de Armas, 1947-1950: 196-200.

El Consejo accedió a un socorro de 500 infantes, 500 quintales de pólvora, cuerda, balería de hierro y 30.000 fanegas de trigo desde Andalucía —la cosecha del año anterior había sido abundante, por lo que en los graneros había excedentes—. Con las miras de transportar esta ayuda a Tenerife y recoger el tesoro que la flota había desembarcado allí, se consideró que el duque de Medinaceli despachase las ocho galeras surtas en El Puerto de Santa María, confiando en que fuesen capaces de conducir más de seis millones de plata en una singladura: «que se escriba al duque de Medinaceli para que entre en conocimiento de si podrán hacer este servicio sin riesgo de que se pierdan, confiriendo con las personas más prácticas de aquella navegación». De no ser posible, se le aconsejaba al duque que despachase los bajeles hanseáticos y neerlandeses que se encontrasen fondeados en los puertos andaluces bajo su autoridad. Entretanto, al gobernador Alonso Dávila no le quedaría otra opción que aguantar con los víveres utilizables en Canarias<sup>254</sup>. Como compensación, se autorizó por una R.C. con fecha del 10 de julio que las Islas Canarias disfrutasen de tres años de comercio con las Indias Occidentales y un permiso de mil toneladas para embarcar frutos autóctonos<sup>255</sup>.

La Corona le encomendó al general Egües la responsabilidad de cumplir con los remates que les correspondían a los soldados presentes en la isla a cuenta de sus sueldos, una medida paliativa con la que se esperaba aliviar la lastimosa situación en que se encontraban<sup>256</sup>. El dinero se le cargó al pagador Gaspar Gutiérrez Arias —y cuando este falleció, a Matías de Iraurgi— para que lo aplicasen en la provisión de ropa, armas y vituallas a la gente de guerra. La única condición que se le impuso a los soldados fue que continuasen prestando servicio para defender la isla<sup>257</sup>. En total, poco más de 100.000 reales de plata para los remates de las 422 plazas y un servicio comprendido entre el 5 de marzo de 1656 y el 30 de 1657, distribuido como sigue: 141 50.773 reales para 141 plazas de marinería; 30.942 reales para 62 plazas de artilleros; por último, 19.350 reales para 219 plazas de infantería<sup>258</sup>.

Por el momento era todo cuanto se podía disponer para asistir a los soldados que habían quedado aislados contra su voluntad en Tenerife, dado el hecho de que la Monarquía Hispánica carecía de una flota de galeones operativa en ese mes de mayo. Con la presencia de la escuadra inglesa todavía muy activa en el tramo de océano comprendido entre el litoral peninsular y los archipiélagos macaronésicos, todo intento de proteger las comunicaciones por mar se revelaba

---

<sup>254</sup> AGS GYM leg. 1895, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 7/6/1657.

<sup>255</sup> Rumeu de Armas, 1947-1950: 201.

<sup>256</sup> AGI C leg. 3763, Carta del general Egües sobre los remates de los soldados, Tenerife, 15/7/1657.

<sup>257</sup> AGI C leg. 3760, El general diego de Egües a Gaspar Gutiérrez Arias, Tenerife, 11 y 12/5/1657.

<sup>258</sup> AGI C leg. 3763, A la gente de mar y guerra y a los artilleros, por los remates de sus sueldos, Santa Cruz de Tenerife, 28-30/7/1657.

una temeridad. Un navío ligero podía zafarse de las unidades inglesas; para una formación de galeones, sin embargo, era sencillamente un imposible. De modo que el duque de Medinaceli y el conde de Villaumbrosa, las dos personas de mayor responsabilidad en los asuntos concernientes a la defensa marítima de aquellas aguas, coincidieron en que por el momento sería más prudente que la plata permaneciese a resguardo en la isla de Tenerife<sup>259</sup>. Durante el tiempo que se prolongase una situación tan excepcional, se le confió a Diego de Egües el fenecimiento del viaje y la liquidación del registro de la flota, de diez millones y medio de pesos<sup>260</sup>.

Aunque los consejeros pensaron inicialmente en que Medinaceli pusiese a su disposición las galeras para el transporte del caudal, los trabajos de adobo y composición de la escuadra aún distaban de haberse completado, ya que el corto presupuesto del que disponía el duque ralentizaba dichas labores. Solo en la primera compra de árboles se consumieron 47.200 reales. Quedaban compras sucesivas de material de fábrica y el acopio de los pertrechos de mar y guerra, cuya importación desde las Provincias Unidas arrojaba dudas sobre los plazos en que llegaría, como consecuencia del bloqueo naval inglés<sup>261</sup>. En cualquier caso, las galeras, demasiados frágiles para salvar la distancia entre Cádiz y Tenerife sin gran riesgo, no eran las embarcaciones más adecuadas para un cometido de tanta responsabilidad, ya que la marina militar inglesa seguía presente en las inmediaciones de la costa gaditana<sup>262</sup>.

Despachadas a bordo de la fragata *Nonsuch*, las nuevas instrucciones del *Protector*, del 10 de junio, no le llegarían a Blake hasta el día 29. En ellas, Cromwell instaba a su general a regresar de inmediato a Inglaterra para que asumiese el mando de la guardia de las aguas domésticas con vistas al próximo invierno. Para no levantar el bloqueo naval durante el período estival, Cromwell le requería que dejase parte de su fuerza en los apostaderos portugueses, al acecho de cualquier movimiento. Blake se retiró a Inglaterra a comienzos de julio con los siguientes navíos: *George*, *Swiftsure*, *Newbury*, *Bridgewater*, *Foresight*, *Worcester*, *Newcastle*, *Marigold*, *Maidstone*, *Colchester* y *Nonsuch*. Dejaría a Stoakes al frente de unos 18 barcos para que no descuidase la vigilancia del Golfo de Cádiz<sup>263</sup>. Unos movimientos que pudieron inducir a un erróneo optimismo entre los mandos españoles, quienes debieron creer que la retirada inglesa se vio motivada por la incidencia de un brote de peste<sup>264</sup>.

---

<sup>259</sup> AGI Co lib. 52, Respuesta al informe sobre la flota en Canarias, Sevilla, 4/5/1657, fols. 154v-155r.

<sup>260</sup> Fernández Duro, 1892: 62-63; Rumeu de Armas, 1947-1950: 201-202.

<sup>261</sup> AGS GYM leg. 3407, Carta del conde de Molina y del veedor de las galeras al secretario Luis de Oyanguren, Cádiz, 12 y 13/5/1657; vistas en las consultas de la Junta de Galeras, Madrid, 23 y 26/5/1657; Cartas de Luis de Peralta y de Martín de Arrese al secretario Luis de Oyanguren, El Puerto de Santa María, 20/5/1657.

<sup>262</sup> AGS GYM leg. 3395, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 7/8/1657.

<sup>263</sup> *Cromwell's Writings*, ed. Abbott, 1945, IV: 549-550; Maynard to Secretary Thurloe, Lisbon, 24/7/1657, en *TSP*, VI: 401; Powell, 1972: 308.

<sup>264</sup> AHN Est lib. 723, Carta de Lorenzo Andrés al duque de Medinaceli, El Puerto de Santa María, 20/5/1657.

No fue así. La importancia que revestía el dominio del litoral gaditano y de las comunicaciones entre el Atlántico y el Mediterráneo y la buena correspondencia con las plazas berberiscas —esenciales para el abastecimiento de la escuadra— justificaba los esfuerzos. Asimismo, porque para resarcir la inversión militar en sus costosos aprestos navales, Cromwell recurrió a medidas drásticas que lo podían comprometer internacionalmente. Se negó a reconocer la neutralidad de los navíos neerlandeses que cargasen a bordo el tesoro americano. Y lo cierto es que lo amparaban las cláusulas del tratado con las Provincias Unidas de 1654, por tratarse el caudal de un suministro estratégico para una potencia —España— con la que Inglaterra estaba en guerra. Los barcos de Stoakes debían impedir que los navíos neerlandeses salvaran la derrota entre Canarias y Cádiz<sup>265</sup>. Intuyendo la posibilidad de que una parte de la plata fuese transportada por los neerlandeses directamente de Tenerife a Flandes, Cromwell ordenó a Edward Montagu que redoblase la vigilancia del Canal de la Mancha: «A Flushing, namely, has come into St. Malo's; said to have twenty-five ton of silver in her [...] and six other Dutch ships hovering in the distance; which are thought to be carrying silver and stores for the Spaniards»<sup>266</sup>.

En medio de ese contexto, el 19 de junio, antes incluso de que Blake regresase a Inglaterra, aconteció la captura del navío neerlandés *Fama Volante* (o *Flying Fame*, según las fuentes inglesas), del capitán Matthews Hooch, a manos de una patrulla inglesa. La presa salvaba en compañía de otros dos barcos la singladura entre Tenerife y Cádiz, yendo en dirección a la segunda ciudad, cuando cayó víctima de los ingleses. El prendimiento reportó a los ingleses 300 cautivos y un botín de 60.000 piezas de a ocho, lo que no dejaba de ser un mero premio de consolación. Del incidente dio debida cuenta el cónsul neerlandés en Sevilla, Van de Hove, a los Estados Generales<sup>267</sup>. De nuevo parecía invocarse el temido fantasma de la guerra anglo-neerlandesa, aunque la situación no pasó a mayores. Otros barcos neerlandeses, cargados con hasta tres millones en plata americana, sí que conseguirían dar fondo en los puertos de las Provincias Unidas a fines de agosto<sup>268</sup>.

Una plata de la que no se beneficiaría el comercio de Sevilla al esquivar el cauce oficial del sistema. No sería hasta dentro de un año, para fines de marzo de 1658, cuando se transportase en su totalidad la carga preciosa de la malograda flota de Egües. Un cometido para el cual

---

<sup>265</sup> Captain Stoakes to Secretary Thurloe, *Rainbow*, Cadiz, 8/8/1657, en *TSP*, VI: 454.

<sup>266</sup> *Cromwell's Letters*, III, CCXIX: 135-136; CCXXI: 136-137; el entrecomillado pertenece a la segunda carta; The Protector to general Montagu, Hampton Court, 30/8/1657, en *TSP*, VI: 489.

<sup>267</sup> Se trata de un suceso bien documentado, dada la resonancia del mismo. CSPV 1657-1659, 31/74, 76, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 10-17/8/1657; Van den Hove to the States-General, Seville, 2-3/7/1657, en *TSP*, VI: 364-366; Maynard to Secretary Thurloe, Lisbon, 18-24/7/1657, en *TSP*, VI: 388, 401; Thurloe to Henry Cromwell, 28/7/1657, en *TSP*, VI: 425; Firth, 1905: 248; Powell, 1972: 307.

<sup>268</sup> General Montagu to Secretary Thurloe, *Naseby*, The Downs, 7/9/1657, en *TSP*, VI: 502.

se recurrió a dos veleros de cabotaje que descargaron el metal precioso en El Puerto de Santa María<sup>269</sup>. Si bien la batalla de Santa Cruz de Tenerife, a diferencia del combate librado frente a Cádiz un año antes, no conoció unas repercusiones tan dañinas con la misma inmediatez en sus efectos, sí que implicó una grave demora de consecuencias fatales para la Carrera de las Indias y el aparato defensivo naval de la Monarquía Hispánica. De entrada, consideraciones financieras al margen, acarreó la pérdida de barcos —militares y mercantes— en unos momentos en los que los españoles no podían permitírselo.

Por parte del alto mando inglés no había ningún síntoma de atenuar la presión, como así lo dejaban entrever las instrucciones de Cromwell de comienzos de junio. Los informes que el duque de Medinaceli manejaba hacía presagiar una inminente ofensiva conjunta anglo-portuguesa contra Ayamonte, donde se había advertido la presencia de 13 fragatas inglesas, acaso la avanzadilla de una fuerza naval muy superior. Según un aviso remitido por el conde de Molina, un cuerpo de armada inglesa de 40 navíos estaba dando carena en Middelburg<sup>270</sup> siguiendo las órdenes de Cromwell, aunque sin saber con certeza cuáles eran sus designios, ya que circulaban al respecto versiones de lo más variopinto que apuntaban a destinos tan dispares como Tenerife, las Provincias Unidas o el Caribe<sup>271</sup>. A finales de mes, una carta del almirante Bañuelos en que se mencionaba la zarpada de medio centenar de navíos de la marina militar inglesa confirmaba los temores<sup>272</sup>, si bien no había indicios de que se dirigiesen a la costa española.

El principal contratiempo para los planes sobrevino con la muerte del prestigioso general Blake, acaso la persona en que más confiaba Cromwell para materializar con éxito sus planes militares. Enfermo por la hidropesía y el escorbuto, Robert Blake vio llegar el final de sus días a bordo del navío *George* en un día 7 de agosto de 1657, cuando se disponía a ingresar en Plymouth. Ni siquiera tocó tierra. Fue como si el mar reclamase para sí el cuerpo del más sobresaliente jefe naval de la Inglaterra revolucionaria. Se le hizo un funeral de estado con todos los honores, siguiendo el precedente del *general-at-sea* Richard Deane, caído en acción durante la guerra contra los neerlandeses<sup>273</sup>. Pero ni siquiera una pérdida tan dolorosa para el mando

---

<sup>269</sup> Fernández Duro, 1892: 62-63; 1899: 28; Rumeu de Armas, 1947-1950: 202.

<sup>270</sup> Presumiblemente, una errata, y que en realidad hiciese referencia al puerto de Las Dunas (The Downs).

<sup>271</sup> AGS GYM leg. 3395, Consultas de la Junta de Armadas, Madrid, 7 y 26/8/1657.

<sup>272</sup> AGS GYM leg. 3406, Carta del almirante Manuel de Bañuelos a Oyanguren, Cádiz, 26/8/1657.

<sup>273</sup> El enfrentamiento en Santa Cruz de Tenerife coadyuvó al empeoramiento de la delicada salud de Robert Blake. CSPV 1657-1659, 31/52, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 8/6/1657. Charles H. Firth nos ofrece una prolija descripción de los fastos que acompañaron al acto fúnebre por la muerte de Robert Blake, cuyo cuerpo fue embalsamado y expuesto durante días en Greenwich House, adonde había sido llevado el 19 de agosto, antes de su traslado, el día 4 de septiembre, a Westminster por el río Támesis, en un cortejo fúnebre de barcas, que fue acompañado de las salvas disparadas desde la Torre. Fue inhumado en la Abadía de Westminster al son de las descargas de mosquetería de todos los regimientos de Londres. El 9 de septiembre de 1661, durante la Restauración,

inglés justificaba la detención de la contienda, que siguió su curso durante el verano, ahora bajo la dirección del capitán John Stoakes, al frente de 18 navíos<sup>274</sup>.

Por entonces cobraban más vigencia que nunca las observaciones y advertencias que el marqués de Villarrubia había representado en diciembre del año anterior, cuando se refirió a los males que quejaban a la defensa marítima de la Monarquía Católica, en un tono con reminiscencias inequívocas del tan celebrado arbitristo español del Barroco. Anticipando los hechos consumados en la primavera de 1657, Villarrubia advirtió de las repercusiones que cabía esperar de la falta de una armada oceánica operativa. Con las miras de remediar esa situación, propuso que se reuniese una fuerza de 17 barcos para incorporarse a los que se aprestaban en la bahía de Cádiz desde hacía un año y a los cuatro que construía Miguel de Oquendo en Guipúzcoa. Villarrubia planteó que las provincias litorales contribuyesen mediante una donación para entregar cuantos barcos fuesen aptos para combatir:

Y hallándose la Hacienda Real tan cansada y la causa pública tan interesada, particularmente las provincias marítimas, así para su defensa como para conservar el comercio—su mayor riqueza—podrán esforzarse a ayudar con donativos de bajeles fabricados por su cuenta, con arbitrio que Su Majestad les concederá: Guipúzcoa, 2; Vizcaya, 2; Montaña de Castilla y Oviedo, 2; Galicia, 3; Andalucía, 6 (repartidos entre Cádiz, con 2; Jerez, Puerto y Sanlúcar, con 1; Sevilla, con 2; Málaga, con 1); Valencia, 2 (repartidos entre seis puertos); Cataluña, 2; Mallorca, 1; Cerdeña, 2; Sicilia, 3; Nápoles, 4.

Al no haber fábricas de bajeles de guerra en Andalucía, Valencia, Mallorca ni Cerdeña, la construcción de esos barcos podría correr a cargo de Cantabria, Galicia, Cataluña, Sicilia y Nápoles. En contra de la práctica habitual de organizar las armadas en la bahía de Cádiz, el marqués de Villarrubia se decantaba por el litoral cantábrico. Opinaba que el coste del traslado de los materiales a Cádiz y los jornales de las maestranzas en el entorno de la bahía acrecentaban el coste del carenado hasta hacerlo incluso más caro que su fábrica en la Montaña: «y que las gentes pobres —se refiere a los habitantes del ámbito rural cantábrico— tendrá que aplicarse nuevamente a la navegación de la armada, contentándose con estipendios cortos de ellas». Todo lo cual se veía entorpecido en Cádiz por el bloqueo inglés. El marqués de Villarrubia sostenía que el uso de los puertos cantábricos obligaría a los ingleses a dispersar aún más sus fuerzas navales, sin la ventaja de concentrarlas contra un puerto específico<sup>275</sup>.

---

el nuevo rey ordenó la exhumación del cadáver de Blake, que fue hecho enterrar en un foso situado en el transepto norte de la abadía. Firth, 1905: 250.

<sup>274</sup> AGS GYM leg. 3406, Carta del duque de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 17/8/1657.

<sup>275</sup> AMN VP 43/85/57, Discurso del marqués de Villarrubia sobre la importancia de la Real Armada para la conservación del comercio, 10/12/1656, fols. 333r-334v.

Esta clase de representaciones se sucedieron con una cierta frecuencia entre los consejeros de guerra durante la segunda mitad de los cincuenta, llegando a convertirse en un tópico recurrente. De sobra se sabía que sin barcos no sería realizable la defensa de las Islas Canarias ni menos aún de las comunicaciones con las Indias. Era una obviedad. Pero ni siquiera ello se vio reflejado en un avance tangible en el fortalecimiento de la armada oceánica<sup>276</sup>. Lo que realmente concitaba el interés de la Corona en mayo de 1657 era el rumbo más favorable que parecían tomar los acontecimientos en el frente extremeño, donde las defensas portuguesas podían derrumbarse en Olivenza y Elvas. Los informes que el cónsul inglés en Lisboa remitía a Londres revelaban las dificultades que experimentaban los ejércitos portugueses, debido a la impericia de sus generales<sup>277</sup>. La corte española prefería destinar recursos a un teatro de operaciones que ofrecía más garantías de victoria que el incierto frente atlántico.

Las consecuencias de tales decisiones quedaron de manifiesto cuando el duque de Medinaceli no pudo despachar la armada para responder a los ingleses, al carecer de los pertrechos necesarios para el armar los barcos<sup>278</sup>. Que hubiese reunido una treintena de barcos a comienzos de mayo no resultó de provecho porque una parte del tren artillero se estaba utilizando entonces en la campaña de Extremadura<sup>279</sup>. En cuanto al dinero para afrontar los pagos para la nueva provisión de artillería, el duque calculó necesarios 653.670 reales de vellón<sup>280</sup>, a los que debía agregar otros 26.700 reales más en la misma moneda por los trabajos del armamento, jornales de maestranza incluidos<sup>281</sup>. Lo que sumaba un total de 680.370 reales de vellón para atender los costes del apresto de la treintena de bajeles<sup>282</sup>, pero sin garantías de pagar a los proveedores. Había razones fundadas para recelar del futuro despacho de los galeones, particularmente de los que debían navegar a las Indias, que todavía esperaban que se les diese carena:

[...] casi todos los navíos de la armada, según dicen, fuera de carena, cuando en la de los ocho galeones de la Carrera no se ha dado paso ni para prevenir materiales y pertrechos, y confiese a vuestra excelencia que vivo con gran recelo de que se dispongan estas cosas de manera que nos carguen el atraso que después hubiere en la salida de la armada, atribuyéndolo a poca disposición nuestra<sup>283</sup>.

---

<sup>276</sup> AGS GYM leg. 1895, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 7/6/1657.

<sup>277</sup> AGS GYM leg. 3403, Declaración recibida por Lorenzo Andrés García a Fernando de Figueroa, El Puerto de Santa María, 20/5/1657; Maynard to Secretary Thurloe, Lisbon, 6/6/1657, en *TSP*, VI: 314-315.

<sup>278</sup> AMN VP 75/73/30, Carta del marqués de Villarrubia a su hermano, Madrid, 18/4/1657.

<sup>279</sup> AGS GYM leg. 3395, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 7/8/1657.

<sup>280</sup> AGS GYM leg. 3403, Relación de la artillería de bronce y hierro para 30 bajeles, Cádiz, 4/5/1657.

<sup>281</sup> AGS GYM leg. 3403, Relación de gastos para el avío y despachos de los bajeles, Cádiz, 4/5/1657.

<sup>282</sup> AGS GYM leg. 3403, Cartas de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 13 y 27/5/1657.

<sup>283</sup> AHN Est lib. 723, Carta de Lorenzo Andrés al duque de Medinaceli, El Puerto de Santa María, 20/5/1657.

Cuando el verano de 1657 encaraba su último mes, los progresos en la composición de la armada oceánica se hallaban enfangados en un punto muerto: «si Vuestra Majestad no pone en lo perteneciente a artillería remedio, no ha mucho menester otra causa los enemigos para entrarse por España, pues no hay guerra sin municiones y armas»<sup>284</sup>. Tanto el corto numerario disponible como las constantes revisiones presupuestarias con respecto a los costes de los armamentos navales se tradujeron en continuas interrupciones y demoras. Estos vaivenes se entrevén en los informes que el cónsul Maynard, a partir de sus agentes afines en Cádiz, escribía y remitía a Londres<sup>285</sup>.

Pero todavía peores podían ser las consecuencias que cabía esperar de no atender los compromisos asumidos en los asientos de fábrica y apresto de escuadras que la Corona concertó con Miguel de Oquendo —a quien la Corona le debía 13.700 escudos al contado— y el marqués de Valdecarzana, quienes veían cómo tampoco sus obras escapaban a constantes interrupciones como consecuencia de la falta de prevención de los materiales de construcción y pertrechos de mar<sup>286</sup>. De no cumplir, no solo se verían nuevamente paralizadas las obras de fábrica y apresto, sino que muy especialmente quedaría en entredicho el crédito del rey, con las dificultades consiguientes para concertar futuros asientos de armamentos navales. Era justo en la falta de crédito donde residía el principal problema que aquejaban a la marina. La retirada de la administración regia de la gestión del aparato defensivo naval respondía al fracaso del estado fiscal-militar en lo que respectaba al ámbito naval hispano de mediados del siglo XVII.

Conforme a los datos manejados a finales de agosto por el Consejo y la Junta de Armadas, para el apresto de 39 bajeles (galeones de Indias incluidos) se necesitarían 406.655 escudos de plata y 218.809 escudos en vellón<sup>287</sup>. Lejos del tamaño que inicialmente se había proyectado para la armada, mediado el mes de agosto solo 16 bajeles habían sido carenados, y aún quedaban pendientes los galeones de Indias<sup>288</sup>. La movilización de hasta 5.000 hombres que demandaban las tripulaciones y dotaciones de los barcos no se vio exenta de dificultades, como la Junta le representó al monarca en una consulta del 12 de julio, principalmente porque con los tercios levantados en Sevilla no bastaba, siendo forzoso extender dicha convocatoria a Córdoba y Granada<sup>289</sup>. Unas dilaciones que por falta de líquido se prolongarían hasta diciembre, cuando la

---

<sup>284</sup> AGS GYM leg. 3395, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 7/8/1657.

<sup>285</sup> El número de barcos oscila entre los 17, a comienzos de junio, y los 36, al cabo de un mes. Thomas Maynard to Secretary Thurloe, Lisbon, 6/6/1657 y 24/7/1657, en *TSP*, VI: 314, 401.

<sup>286</sup> AGS GYM legs. 3394-3395, Consultas de la Junta de Armadas, Madrid, 10 y 30/7/1657.

<sup>287</sup> AGS GYM leg. 3406, Carta del duque de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 26/8/1657.

<sup>288</sup> AGS GYM leg. 3406, Fernando de la Riva-Herrera a Oyanguren, El Puerto de Santa María, 12/8/1657.

<sup>289</sup> AGS GYM leg. 3395, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 26/8/1657.

Corona todavía le debía al duque de Medinaceli 55.000 escudos de plata y 171.000 de vellón para el despacho de los galeones de la armada de Tierra Firme<sup>290</sup>.

Así pues, la salvaguarda de la plata americana en Tenerife no evitó el disloque del sistema; de hecho, lo enquistó. Ciertamente, se había evitado un mal mucho mayor—la captura de la plata por los ingleses—, pero no es menos cierto que poco servicio ofrecía el metal aislado en Tenerife. Distaba de ser deseable tanto para los particulares interesados en la carga de la flota como para los banqueros acreedores que financiaban la política militar de la Corona. Por cuenta de la Real Hacienda iban 700.000 pesos dados a Sebastián Cortizos, Domingo Centurión y Andrea Pichinotti<sup>291</sup>, tres de los principales factores de los años cincuenta, que ya de por sí se habían visto mortificados por la sucesión de contingencias que llevaba experimentado el sistema de flotas desde tres años atrás. Finalmente, el colapso quedó de manifiesto con la quiebra de 1657, que reflejaba el golpe para el sistema crediticio de la Monarquía Católica, ya incapaz de ofrecer garantías a los hombres de negocios para ajustar con ellos en las ferias de contratación nuevos préstamos con los que sufragar sus compromisos internacionales<sup>292</sup>.

Los adelantos de numerario que el duque de Haro había negociado con los prestamistas flamencos entre noviembre de 1656 y abril de 1657, que ascendían a 440.000 escudos, también iban sobre el registro de la flota del general Egües. Pero la realidad es que la plata no llegó a su debido tiempo. Cabe la posibilidad de que, de haberlo hecho, el corte registro de la carga tampoco hubiese bastado para cubrir todos los requerimientos de la pagaduría general militar, que solo en el frente de Flandes ya rebasaba los dos millones de escudos en 1657 —y superaría los seis millones para 1660—, a lo que se le sumaban los teatros de operaciones en Cataluña, Portugal, la Italia septentrional y la defensa marítima<sup>293</sup>. La parálisis del flujo argentífero en 1657-1658 tuvo sus ecos en el derrumbe de los frentes donde se batían las reales armas; la campaña de Portugal fue detenida en verano, dando con ello paso a una fase de estancamiento; mientras que al Ejército de Flandes solo le quedaría un año para su práctica disolución<sup>294</sup>. El *drenaje del Éufrates* que concibió Cromwell en 1654 no logró su propósito de conquista de las Indias españolas, pero sí facilitó la victoria inglesa en Europa.

---

<sup>290</sup> AGS GYM leg. 3395, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 20/12/1657.

<sup>291</sup> AGS GYM leg. 3395, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 7/8/1657.

<sup>292</sup> Sanz Ayán, 1988a: 69-70, 74-78, 84-87; 1988b: 148-149, 175-182, 487-488; 2004: 185-210; Álvarez Nogal, 1997a: 113-116, 334-336; 1997b: 34, 45-48, 75-78, 104-106; Malcolm, 2019: 275, 281-282.

<sup>293</sup> Las consignaciones de la pagaduría general no representan la totalidad de los gastos militares, como indica Maffi, 2014: 432-440, 454; para el colapso financiero de los ejércitos movilizados, véase *Ibid.*: 499-500, 507-509.

<sup>294</sup> AGS GYM leg. 3406, Carta del maestre campo don Antonio Sigler de Espinosa al duque de Medinaceli, Ayamonte, 15/8/1657; legs. 3394-3395, Consultas de la Junta de Armadas, Madrid, 26/8/1657 y 16/11/1657; Firth, 1905: 246-247; Stradling, 1983: 193; Valladares Ramírez, 1998: 157, 159; Malcolm, 2019: 284-285.

A los observadores extranjeros atentos no se les escapaba la bancarrota. Thomas Maynard, en una de sus misivas al secretario Thurloe, confirmaba la ruina en que se veía sumido el comercio de Sevilla, del que dudaba que pudiese saldar sus deudas o siquiera despachar la flota para el próximo verano<sup>295</sup>. Efectivamente, ese año la Carrera de Indias afrontó su total parálisis y afrontaba sus horas más bajas desde la propia configuración del sistema de flotas y galeones en tiempos de Felipe II. No podemos estar de acuerdo con Rumeu de Armas, quien la restó peso a las consecuencias económicas de la batalla de Santa Cruz de Tenerife<sup>296</sup>. Para terminar, aparte de los efectos inmediatos contrarios para la financiación del sistema del aparato defensivo naval, comportó la pérdida de dos galeones de guerra para España en un momento de una acusada escasez de navíos y decaimiento de la industria naviera.

Tampoco queremos incurrir en una lectura fatalista ni ofrecer un retrato absolutamente lúgubre de aquellos años; la realidad debió de ser más compleja, con los claroscuros tan característicos de la pintura barroca. Porque, al fin y al cabo, no todo fueron malas noticias para los españoles. Aun cuando la sucesión de infortunios —ya directamente generados por la contienda o por causas accidentales— había interrumpido el sistema de flotas durante tres años, se le pudo dar continuidad al apresto de los galeones en el otoño de 1657, aun al terrible precio de canibalizar los bajeles y pertrechos pertenecientes a otras formaciones. Paradójicamente, sería dicha falta de escrúpulos lo que permitiese la disposición de la próxima armada de Tierra Firme, bajo las órdenes del marqués de Villarrubia, y la media flota de Nueva España, al cargo de Diego de Ibarra<sup>297</sup>. El mando de la escuadra inglesa, aunque conocía estos armamentos navales en Cádiz, no pudo mantener del bloqueo con la llegada del otoño, las adversas condiciones de navegación y el rápido agotamiento de los pertrechos de mar y vituallas, viéndose obligado Stoakes a retirarse con casi toda su escuadra a Oeiras, cerca de Lisboa, y dejando una fuerza testimonial de 7 barcos, con la insignia en la fragata *Hampshire*, junto a la costa andaluza<sup>298</sup>. Aún habría que esperar casi medio año, hasta junio, para que los galeones de la armada se encontrasen en condiciones de zarpar a las Indias.

---

<sup>295</sup> Consul Maynard to Secretary Thurloe, Lisbon, 9/4/1657, en *TSP*, VI: 153.

<sup>296</sup> Rumeu de Armas, 1947-1950: 192.

<sup>297</sup> AMN VP 38/44/109, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 25/10/1657; AGS GYM leg. 3394, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 26/10/1657. Consúltense también las cuentas de los pagadores Esteban de Ayalde, Pedro de Echave y Francisco de Alberro y de los maestros de raciones, en AGI C legs. 3764, 3765 y 3766, *passim*; legs. 4100, 4101, 4102 y 4103, *passim*; IG leg. 2655, *passim*. Y la correspondencia del Consulado con las autoridades reales. AGI Co lib. 52, fols. 186v, 188r. Al marqués de Villarrubia se lo nombró capitán general de la armada de la Guarda de las Indias el 6 de febrero de 1658, y recibió instrucciones el 13 de abril. AMN VP 44/48/00, Nombramiento del marqués de Villarrubia como capitán general de Tierra Firme, 6/2/1658 y 13/4/1658.

<sup>298</sup> CSPD 1657-1658, Captain Stoakes to the Admiralty Commissioners, *Rainbow*, Wyers, 31/10/1657.

#### 4.2. La ofensiva corsaria y el frente de Flandes (1655-1658)

La holgada superioridad que disfrutaron las fuerzas navales del Protectorado condicionó desde el mismo inicio de la contienda la respuesta española, pues toda idea de una guerra convencional por mar contra los ingleses entrañaba un panorama adverso. Los corsarios —los *frondistas del mar*, como se refería a ellos el ministro Colbert— constituían una opción cómoda en tanto que no implicaban compromisos económicos para la Real Hacienda y a la vez podían servir como válvula de escape para quienes buscaban formas rápidas de enriquecimiento, sin importar los riesgos. De hecho, en contra de la idea de que a la Monarquía Hispánica le suscitaba escrúpulo moral el recurso a los corsarios, lo cierto es que llevaban sirviéndose de ellos con cierta regularidad por lo menos desde finales del siglo XVI. El corso era una alternativa satisfactoria contra fuerzas convencionales superiores<sup>299</sup>.

Como otras extremidades de la Monarquía Hispánica, también en los Países Bajos Españoles o Meridionales, comúnmente conocidos como Flandes, se hicieron notar con acusada sensibilidad los efectos lacerantes de la crisis de los años cuarenta. Más si cabe, por tratarse del escenario de batalla por antonomasia de la contienda que libraba la Corona con las armas francesas y, hasta 1648, también neerlandesas. Las operaciones militares conjuntas franco-neerlandesas cosecharon importantes éxitos durante en el segundo lustro de la década, que se saldaron con la momentánea pérdida de Gravelinas y Dunkerque, cuyas defensas se demostraron inadecuadas<sup>300</sup>. Entrañó un serio golpe para la continuidad de la actividad corsaria y la viabilidad de la Armada de Flandes, que provisionalmente vio trasladada su cabecera a Ostende y Nieuwpoort, desde donde continuaron operando.

Que a comienzos de los cincuenta las armas reales de la Monarquía recuperasen el control sobre las plazas marítimas de Flandes, si bien conllevó un revulsivo para el corso flamenco, no evitó que este se viese muy tocado. Para entonces, también la Armada de Flandes se había visto reducida a una fuerza testimonial, de cuatro bajeles activos, incapaz de plantear amenaza alguna para los ingleses<sup>301</sup>. Los corsarios flamencos, en cambio, sí desempeñaron un papel fundamental en la apuesta ofensiva de la Monarquía Católica contra la Inglaterra del Protectorado, así como la única oportunidad de hacer sentir en las aguas domésticas inglesas la presión del conflicto. La guerra corsaria contribuyó, además, a desplazar el foco de atención de Cromwell a la costa flamenca, una región de sumo interés geoestratégico para Inglaterra, lo que comportó

---

<sup>299</sup> La bibliografía es muy nutrida. Baetens, 1976: 50-51; Otero Lana, 1992: 301; 2005: 117-125; Stradling, 1992: 169-170, 183, 283; Alloza Aparicio, 2015: 128.

<sup>300</sup> Israel, 1997 [1982]: 272-276; Stradling, 1992: 181-183.

<sup>301</sup> Stradling, 1992, Apéndice núm. 7; Herrero Sánchez, 2000: 156-158.

un giro trascendental para el devenir futuro de la guerra. Supuso el solapamiento del conflicto anglo-español con la contienda que Francia y España libraban desde 1635, así como precipitó su desenlace final en la campaña estival de 1658. No bastante con ello, el quinquenio de 1655-1660 presencié el canto de cisne de la actividad corsaria flamenca, tras la cesura de los años cuarenta y el lento periclitar que sufriría a partir de los sesenta<sup>302</sup>.

Reparemos en las características generales de estos corsarios que durante cinco años dislocaron la navegación mercante inglesa. De entrada, reparemos en el tipo de embarcaciones que solían emplear. Por lo general, solían ser barcos muy ligeros que en el ámbito flamenco recibían el nombre de *snauwen*, oscilaban en 20-40 toneladas y no portaban más de tres cañones de armamento pesado. La otra embarcación más difundida fue la fragata, verdadero símbolo de la guerra corsaria flamenca. Esta clase de navío ofrecía mejores prestaciones; oscilaban entre las 50 y las 300 toneladas, aunque la fragata promedio generalmente era de 80-120 toneladas, y montaba 12-14 cañones; las de mayor porte y peso llegaban a alinear hasta 28-30 cañones, casi un navío de cuarta clase de la marina inglesa. Pero estos últimos casos eran muy excepcionales en tanto que la verdadera utilidad del corsario estribaba en la velocidad y la sorpresa. Durante la segunda mitad de los años cincuenta la flota corsaria de Dunkerque estaba compuesta en un 43% de fragatas, mientras que la de Ostende en un 39% al término de la década. El armamento ligero era el habitual: mosquetes, arcabuces, pistolas, picas y hachas de abordaje. Una escuadrilla de corsarios podía sumar un contingente de unos 2.500 efectivos<sup>303</sup>.

Como es sabido, los corsarios atacaban por sorpresa, en grupos reducidos, que las más de las veces no solía superar las cinco unidades, sirviéndose del factor sorpresa que les proporcionaba el camuflaje como inofensivos pesqueros o cargueros, o bien con falso pabellón inglés<sup>304</sup>, la velocidad y alta maniobrabilidad de sus unidades, tras lo cual se enzarzaban en una porfía a muy corta distancia, que culminaba con el abordaje y captura del objetivo. Todo ello ayuda a comprender el uso generalizado de barcos ligeros, muy marineros y veloces, que mejor se adecuaban a la manera de combatir de los corsarios. Un factor no menos decisivo reside en las características naturales del litoral flamenco-neerlandés, muy arenoso y de escasa profundidad, cuyos bajíos representaban un obstáculo mortal para barcos de gran calado.

Los primeros compases de la ofensiva corsaria contra la Inglaterra de Cromwell datan de septiembre de 1655, cuando se les dio aparejo a las fragatas corsarias en Dunkerque, Ostende

---

<sup>302</sup> Otero Lana, 2005: 129-130.

<sup>303</sup> Baetens, 1976: 54, 57-58.

<sup>304</sup> Está documentado el caso de una fragata corsaria de Dunkerque que, en el invierno de 1656-1657, enarbolaba el pabellón inglés para aguardar a los barcos de dicha nación sin que advirtiesen el peligro. AGI IG leg. 771, Carta del veedor juez Lorenzo Andrés García a la Casa de la Contratación, Cádiz, 6/1/1657.

y Mardyck para hostigar la navegación comercial inglesa en ese mismo otoño, al tiempo que las autoridades locales prendían los mercantes ingleses allí surtos<sup>305</sup>. En junio los corsarios de Dunkerque ya habían ofrecido 24 fragatas, siempre armadas en el Canal de la Mancha para el real servicio<sup>306</sup>. Fue entonces cuando Cromwell comenzó a planear en su mente la conquista de las grandes plazas marítimas flamencas: Gravelinas, Mardyck, Dunkerque, Nieuwpoort y Ostende, habida cuenta del serio peligro que representaban para la navegación civil inglesa, como supo Cárdenas por la correspondencia confidencial al secretario John Thurloe que interceptó un informante suyo<sup>307</sup>.

Aunque la Corona no mostró reparos en expedir licencias de corso para los teatros de operaciones europeos, sí vetaba dicha actividad en Canarias, Madeira, Azores y cualquier paraje de paso a las Indias Occidentales, dados los escrúpulos que concitaba la posibilidad de que se empleasen en actividades comerciales ilícitas. Un veto que no era óbice para que los corsarios se aventurasen hasta dichos archipiélagos<sup>308</sup>. Pero, en general, sus parajes de operaciones más habituales eran las grandes pesquerías del Mar del Norte, el Canal de la Mancha y el Mar Cantábrico, desde Brest hasta Burdeos, e incluso más al sur, hacia el Golfo de Vizcaya. A veces se internaban más en el Cantábrico, a la espera de las naves mercantes que regresaban de las Indias Occidentales o de las Islas Canarias. En sus periplos a latitudes más meridionales no era extraño que patrullasen las inmediaciones del Estrecho de Gibraltar, como en los años cuarenta, al acecho de los mercantes portugueses provenientes de Brasil<sup>309</sup>.

Una topografía del corso español en los años centrales del siglo XVII nos llevaría a los siguientes horizontes: el Estrecho de Gibraltar, las Baleares, Córcega y Cerdeña, en el Mediterráneo; los cabos del Algarve, las islas Berlengas y Finisterre, en la costa atlántica occidental; finalmente, la costa de la Bretaña francesa, con su propio Finistère, el Canal de la Mancha y el Mar del Norte se convirtieron en escenario de actuación de los corsarios cantábricos y flamencos. La mayoría de los armamentos corsarios españoles se concentraron en los tramos litorales de Galicia, Vizcaya y Guipúzcoa, zonas de larga tradición marinera que disponían de idóneos emplazamientos en sus bien abrigados puertos<sup>310</sup>. Las ventajas que presentaba la recortada costa gallega no pasaron desapercibidas a los corsarios, quienes no tardaron en infestar ese tramo

---

<sup>305</sup> AGS GYM leg. 3372, Informe del proveedor Ortiz de Velasco sobre la conveniencia del corso, 4/9/1655.

<sup>306</sup> TNA SP 84/161/26-27, Nicholas to Jane, Cologne, 29/10/1655; Barrionuevo, 1892 (ed.), I: 367.

<sup>307</sup> AGS Est leg. 2529, Copia de capítulo de carta de Cárdenas al marqués de Ledesma, Londres, 3/9/1655.

<sup>308</sup> Ejemplos de esta negativa a admitir corsarios en las Indias pueden encontrarse en: AGS GYM leg. 3366, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 17/12/1655; leg. 3378, Peticiones de licencias para armar embarcaciones en corso contra los ingleses, Madrid, 24/1/1656; AGI IG leg. 778, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 3/10/1657.

<sup>309</sup> Baetens, 1976: 59-60, 70-71.

<sup>310</sup> Fernández Duro, 1899, V: 29-30; Otero Lana, 1992: 301-303.

litoral, idóneo para hostigar los bajeles ingleses que salvaban las singladuras entre los puertos ingleses y latitudes más meridionales, como el Mediterráneo o el Estrecho de Gibraltar<sup>311</sup>. Tal era el atractivo de las rías gallegas, que el cónsul neerlandés en Vigo le propuso al gobernador Vicente Gonzaga un acuerdo con el burgomaestre de Flesinga y los de otras plazas zelandesas para que los armadores particulares de esa provincia aprestasen sus fragatas en Galicia. Para evitar sospechas que precipitasen un rompimiento anglo-neerlandés, estos armadores corsarios emplearían como testafierros a súbditos del Rey Católico. La propuesta fue aceptada<sup>312</sup>.

Las autoridades españolas también consintieron que los corsarios británicos leales a Carlos II se valiesen de los puertos cantábricos para aprestar sus incursiones, autorizándolos incluso a enarbolar el pabellón español en la veintena de fragatas irlandesas dispuestas para corsear.<sup>313</sup> En la Navidad de 1655, el rey confirmó sus instrucciones de armar corsarios en Flandes para la depredación del tráfico marítimo inglés en aguas europeas, y tres meses después, en marzo de 1656, agilizó la concesión de licencias a los armadores corsarios del litoral cantábrico para que hostilizasen el tráfico marítimo inglés sin contemplaciones.<sup>314</sup>

De hecho, fue a comienzos de 1656 cuando se intensificó el ritmo de las campañas predatorias contra las naves de pabellón republicano inglés. Desde la corte se enviaron instrucciones al archiduque Leopoldo Guillermo para que apremiase al Almirantazgo de Amberes en el armamento de naves en curso en las plazas costeras y fomentase el apresto del mayor número posible de ellas<sup>315</sup>. En 1656 se concedieron en Bruselas 82 licencias de corso por parte de los oficiales de la Corona, convirtiéndose así en el año en que más se expidieron estas letras de marca. En diciembre, el marqués de Villarrubia se pronunció a favor de subvencionar vía empréstitos a los armadores de fragatas corsarias: 1.000 pesos para quienes fabricasen y armasen un bajel de 100 toneladas y 40.000 pesos para quienes armasen fragatas de 500 toneladas, aunque lo restituirían de los efectos que reportase el botín obtenido de las primeras presas. Esperaba con ello fomentar la guerra corsaria para hundir el tráfico marítimo inglés<sup>316</sup>. Pero a 1656 le seguiría una brusca caída en el número de armamentos corsarios y, en adelante, un lento declive que se vería agravado con la pérdida de Dunkerque en 1658. El traslado a Ostende de la

---

<sup>311</sup> Captain Blagg's journal of the proceedings on the coast of Galicia, 12/6/1656, *TSP*, V: 188-190.

<sup>312</sup> AGS GYM leg. 3378, Carta de Vicente Gonzaga a Felipe IV, Pontevedra, 22/9/1656; aceptada en la consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 3/10/1656.

<sup>313</sup> AGS Est leg. 2090, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 22/4/1657.

<sup>314</sup> AMN Barutell 380/1042, Real decreto de Felipe IV, Madrid, 25/12/1655; Otero Lana, 1992: 302.

<sup>315</sup> AGS Est leg. 2087, El archiduque Leopoldo a Su Majestad, Bruselas, 29/1/1656; Fernando de Fonseca Ruiz de Contreras, para que se vuelva a escribir al archiduque instándole al apresto de bajeles en curso, Buen Retiro, 19/2/1656. Una exposición del aparato burocrático del Almirantazgo de Flandes, en Baetens, 1976: 49-51.

<sup>316</sup> AMN VP 43/85/57, Discurso del marqués de Villarrubia sobre la importancia de la Real Armada, 10/12/1656.

cabecera de la flota corsaria no lo compensaría, pues los armadores no disfrutarían en esta ciudad de una posición financiera tan beneficiosa<sup>317</sup>.

Un tercer grupo de corsarios que hemos de considerar en este conflicto es el conformado por aquellos ingleses e irlandeses que se mantuvieron fieles a Carlos II. A raíz del acercamiento entre la corte inglesa en el exilio y la Monarquía Hispánica, los oficiales españoles estudiaron la conveniencia de amparar a estos corsarios como parte de su estrategia de guerra subsidiaria contra el régimen del Protectorado. Dicha actitud pasaba por transigir en dos aspectos un tanto problemáticos: primero, la concesión de patentes de corso a aquellos británicos, principalmente ingleses e irlandeses, que se batiesen por la causa estuardiana; segundo, la admisión de naves corsarias del partido monárquico inglés en los puertos bajo jurisdicción del Rey Católico: «en este caso es permitido admitir los bajeles que son sus enemigos y darles toda la asistencia que se pudiese para que le hagan la guerra [a Cromwell]»<sup>318</sup>.

En lo que se refiere al primer punto, se entendió que cuantos más corsarios ingleses se uniesen al partido monárquico mayor sería el daño infligido al bando de Cromwell.<sup>319</sup> En cambio, por lo que respecta al segundo aspecto, la admisión de naves inglesas en puertos españoles (entiéndase aquí también los puertos de Flandes e Italia), no existió una voz unánime entre los consejeros, convirtiéndose en terreno abonado para las discrepancias, que se extendieron hasta 1658. Un año antes, en abril de 1657, tanto el duque de Sanlúcar como el conde de Peñaranda objetaron tales admisiones, aunque fuesen naves de pabellón real inglés, pues eso no eximía del riesgo de introducción de mercancías inglesas, burlando así las represalias:

En cuanto a admitir los navíos que trajesen pasaporte en los puertos de Vuestra Majestad, reconoce el conde [de Peñaranda] grandísimo inconveniente a lo menos en los de España, por la disposición que esto daría de introducirse ropa de Inglaterra (que es cosa en que por ningún caso se puede ni debe entrar, y porque sin duda estos pasaportes se darían por negociación de los ministros y criados del rey, y así entiende el conde que se debe hablar con última resolución en esto y no se salvará el inconveniente con decir que sean navíos de guerra, porque en ellos también se introducía la mercadería<sup>320</sup>.

Como remedio a este dilema, una medida que propuso el conde de Peñaranda fue la de identificar cuántos y cuáles eran los bajeles de guerra que el monarca inglés empleaba a su servicio contra la marina mercante de la República de Inglaterra. Solamente en caso de necesidad —sugirió Peñaranda— se consentiría la entrada de dichas naves en los puertos del rey

---

<sup>317</sup> Baetens, 1976: 56.

<sup>318</sup> AGS Est leg. 2087, Papel del conde de Fuensaldaña a Su Majestad, Bruselas, 20/2/1656.

<sup>319</sup> AGS Est leg. 2087, Carta del archiduque Leopoldo a Su Majestad, Bruselas, 8/4/1656; Est leg. 2088, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 5/7/1656.

<sup>320</sup> AGS Est leg. 2090, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 22/4/1657.

español, cuando necesitasen dar carena o hacer cualquier otra labor de mantenimiento, que es todo cuanto podía transigirse para no desairar a la facción estuardiana. El mismo parecer manifestaría meses más tarde, en julio, el marqués de los Balbases. Por lo demás, debía evitarse cualquier pretexto en el que se amparasen los ingleses para comerciar con los dominios del monarca español. Donde se producía el choque de pareceres entre la parte española y la inglesa era en la admisión de los bajeles con las ropas y demás mercaderías que trajesen de presas, en lo cual insistía el monarca inglés<sup>321</sup>.

Se terminó por admitir que los barcos de guerra con patente del rey inglés ingresasen libremente en los puertos bajo jurisdicción del rey español, siempre y cuando se atuviesen a una serie de condiciones, equiparables a las libertades y exenciones con las que corseaban las fragatas de Dunkerque y Ostende, en lo que estaba de acuerdo el gobernador don Juan<sup>322</sup>. Mucho más problemático resultó el protocolo que había de seguirse con aquellos capitanes corsarios que, habiendo recibido patente de Cromwell, querían pasarse al lado monárquico. En tal caso se les detendría en puerto hasta verificar sus intenciones, no permitiéndoseles entretanto el desembarcar gente ni el atracar más de dos bajeles como máximo, a criterio de la autoridad portuaria. Una vez comprobada su lealtad al monarca, se les enviarían órdenes de su señor Carlos Estuardo en espera de la patente real. No se aceptaría más caudal que el capturado a sus enemigos, como tampoco se les autorizaría a descargar ni vender ropas ni ningún otro género de manufactura inglesa ya que iría en contra de las represalias, ni se les permitiría adquirir bienes, con la salvedad los enseres indispensables para el mantenimiento de sus barcos. Las mercancías prendidas que estuviesen vetadas por el Rey Católico podrían venderse en aquellos puertos de Italia y Flandes donde no rigiese la represalia, para beneficio de los interesados en corsear. Se confiaba de esta forma apartar muchos corsarios del servicio a Cromwell<sup>323</sup>.

Quienes se pronunciaban a favor de la guerra corsaria se amparaban por lo general en razones prácticas. Tal era el caso de Juan Domingo de Echeverri, de la célebre dinastía de marinos guipuzcoanos, firme partidario de incentivar los armamentos de dicha clase en los puertos cantábricos, flamencos e italianos para hostigar el tráfico marítimo inglés<sup>324</sup>. Pero el corso no dejaba de ser una empresa comercial motivada por un ánimo lucrativo que imperaba por encima de cualquier otro factor, con las reticencias que ello suscitaba. Una de las razones por las que

---

<sup>321</sup> AGS Est leg. 2091, El marqués de los Balbases al secretario Jerónimo de la Torre, Madrid, 15/7/1657.

<sup>322</sup> AGS Est leg. 2091, Carta de don Juan José de Austria a Su Majestad, Dunkerque, 12/10/1657. Al respecto de las regulaciones ordinarias del corso en Dunkerque, véase Baetens, 1976: 51-53.

<sup>323</sup> AGS Est leg. 2092, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 21/8/1657.

<sup>324</sup> AMN VP 43/85/57, Discurso de Juan Domingo de Echeverri sobre la importancia de la armada para la conserva y defensa del comercio, San Sebastián, 1/12/1658.

se prefería el uso de corsarios era porque se confiaba en que la motivación en obtener botín se manifestase en un óptimo desempeño en sus incursiones de rapiña, lo que interesaba igualmente a la Corona, puesto que le correspondía la décima parte del botín. Dicho sentido empresarial era precisamente lo que diferenciaba a los corsarios flamencos de las unidades convencionales de Flandes<sup>325</sup>. Considérese que, tan solo el armamento de dos naves en corso en el puerto de Dunkerque podía implicar una inversión de 30.000 escudos, una cantidad nada desdeñable que lógicamente los armadores buscarían resarcir para que el negocio fuese viable. Por eso necesitaban incentivos económicos adicionales y la posibilidad de vender sus capturas en puerto para que los beneficios compensasen la inversión realizada<sup>326</sup>.

Quienes advocaban por el empleo de la guerra corsaria legitimaban su postura alegando a sus supuestas ventajas como incentivo para la formación de futuros marineros que, una vez convertidos en avezados hombres de mar, se unirían a las reales armadas. Al fin y al cabo, no era más que una simple excusa con la que se intentaba presentar una imagen desprovista de sus tintes peyorativos habituales. Porque, no nos engañemos, el ánimo de lucro siempre fue el incentivo fundamental para desempeñarse en la actividad corsaria. Este argumento tampoco contemplaba que el corso detraía capital humano de las armadas oficiales, habida cuenta de que la vida indisciplinada y subversiva del corsario se antojaba más atractiva que la de marinero militar<sup>327</sup>. Y ello acarreaba efectos contraproducentes, cuando las ocasiones de botín no se presentaban. En semejante tesitura se manifestaba poderosa la tentación de prender mercantes que enarbolaban pabellón neutral si con ello había expectativas de pingües beneficios que compensasen el capital invertido en los aprestos corsarios. Era entonces cuando el corsario se convertía en un agente perturbador de la navegación comercial y fuente de resentimientos<sup>328</sup>.

En 1656 llegaron a San Sebastián las peticiones de los habitantes de Labort clamando que se castigase a unos corsarios de Fuenterrabía que habían capturado tres naves de Bayona, San Juan de Luz y Zubiburu. Se trataba de un acto hostil que, para más inri, contravenía la concordia pactada en 1652 entre las provincias de Guipúzcoa y Labort, en virtud de la cual se creaba un marco regulatorio del corso, así como el tráfico de pertrechos navales y bastimentos necesarios para ambas partes<sup>329</sup>. La mayoría de las presas a manos de corsarios vascos que ha registrado Enrique Otero Lana se corresponden con naves de pabellón neutral, generalmente neerlandés, de las que luego no daban cuenta los captores para que así no fuesen juzgadas por

---

<sup>325</sup> Baetens, 1976: 49, 53.

<sup>326</sup> AGS Est leg. 2090, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 8/3/1657.

<sup>327</sup> Otero Lana, 2005: 116-117.

<sup>328</sup> BL Add MS 14005, fols. 23r-33v; Firth, 1909, I: 45; Stradling, 1992: 187.

<sup>329</sup> AMN VP 82/79/13, Petición de San Sebastián al barón de Watteville, 1/8/1656.

las autoridades competentes. Era entonces cuando los corsarios adoptaban conductas y características más propias de la piratería<sup>330</sup>.

A lo largo del segundo lustro de los años cincuenta se registraron contratiempos con los mercantes neerlandeses, sobre todo a manos de corsarios cántabros, vizcaínos y guipuzcoanos. Como es de imaginar, semejantes incidentes repercutían en contra del buen entendimiento y comercio entre ambas potencias, pues ocasionaban situaciones desagradables y no exentas de violencia con las autoridades consulares neerlandesas, de las que debían responder el barón de Watteville ante Pedro de Arsom, cónsul neerlandés en San Sebastián<sup>331</sup>. Las reparaciones, sin embargo, no evitaron que la confianza se viese empañada, sumándose también el estigma religioso ya que los mercaderes damnificados solían ser judíos.

Precisamente, los corsarios vizcaínos se aferraban a la condición de judíos de sus víctimas para legitimar así sus actos ante el juez de contrabando Pedro de Ibarra y que no se les restituyesen sus haciendas. La parte neerlandesa insistía en que las cláusulas del tratado de navegación de 1650 los amparaban como súbditos de los Estados Generales, con independencia de su confesión religiosa<sup>332</sup>. Para las autoridades de la Monarquía Hispánica, tan interesadas en la buena confederación y alianza con las Provincias Unidas, estos encontronazos resultaban un verdadero fastidio, así que terminaron posicionándose el lado neerlandés, al menos públicamente, para no deteriorar los tratos con un socio comercial de tanto peso. En virtud de una real cédula con fecha de 16 de febrero de 1660, se consideraría en adelante a los portugueses y judíos residentes en las Provincias Unidas súbditos de los Estados Generales, por lo que no se les podría confiscar sus haciendas y bienes<sup>333</sup>.

El otro argumento más sólido a favor de la guerra corsaria y su instigación se basaba en su utilidad para abrirle un nuevo frente a Cromwell y distraer sus fuerzas de mar lejos de las costas españolas y de las rutas que seguían los galeones de la plata, como sostuvo el marqués de los Balbases, quien también juzgaba conveniente que se permitiese a los corsarios la venta en cualquier lugar de mercancías capturadas a sus enemigos, con la única salvedad de los productos de manufactura o procedencia inglesa<sup>334</sup>. De acuerdo con esto, don Juan hizo enviar su aprobación a don Esteban de Gamarra para que ajustase con los Estados Generales de las Provincias Unidas un compromiso de que no se declararía por piratas a los capitanes de navío con

---

<sup>330</sup> Otero Lana, 1992: 303-304.

<sup>331</sup> AGS Est leg. 2087, Carta del barón de Watteville al secretario don Luis de Oyanguren, San Sebastián, 6/4/1656, visto en consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 24/4/1656.

<sup>332</sup> AGS Est leg. 2092, Carta de Vicente Richard, La Haya, 22/8/1658.

<sup>333</sup> Abreu y Bertodano (ed.), 1740-1752, Felipe IV, VII: 373-374.

<sup>334</sup> AGS Est leg. 2092, Consulta del Consejo de Estado, dando su conformidad al parecer del marqués de los Balbases, Madrid, 20-21/9/1657.

patentes de corso concedidas por el rey Carlos II de Inglaterra<sup>335</sup>. Cabe preguntarse si el pretendido buen trato a estos armadores corsarios ingleses al servicio del monarca se observó de acuerdo a las instrucciones dadas, habida cuenta de que todavía en fecha tan tardía como septiembre de 1658 don Juan y el propio Carlos II insistían al respecto<sup>336</sup>.

Otra posibilidad que se tanteó fue el servicio de corsarios neerlandeses, súbditos de los Estados Generales, para las campañas predatorias contra los mercantes ingleses. Se le insistió al embajador don Esteban de Gamarra al respecto de esta idea, que agudizaría todavía más la tensión prebélica que ya existía entre Inglaterra y las Provincias Unidas, acaso con la esperanza puesta en que por fin rompiesen hostilidades Londres y La Haya<sup>337</sup>. Los oficiales reales en los Países Bajos Españoles no se andaban con demasiados miramientos a la hora de conceder permisos a los armadores y marineros procedentes de las Provincias Unidas, mayoritariamente de Holanda, que, resentidos con los ingleses por la última contienda, querían tomarse la revancha y servir como corsarios, a los cuales admitían en Dunkerque y Ostende para unirse a los armamentos. El propio don Juan, atendiendo a las instrucciones recibidas para su gobierno, impulsó el apresto de naves corsarias, como ya hiciera el archiduque Leopoldo<sup>338</sup>.

El año más intenso de la guerra corsaria contra la Inglaterra de Cromwell fue el de 1656, cuando se contabilizaron hasta 150 capturas de navíos ingleses, mayoritariamente pesqueros, carboneros (*colliers*) y mercantes de porte medio o ligero<sup>339</sup>. A mediados de mayo de 1656, los informes que manejaba el Consejo de Guerra sostenían que: «las naos leales al rey de Inglaterra y los dunquerquequeses han tomado muchos mercantes ingleses...»<sup>340</sup>. Stradling, quien utiliza como fuente las listas de capturas elaboradas por el *greffier* Colbrant, cifra el número de presas en 114 unidades y 9.384 toneladas de pérdidas, solo para 1656, cuyo pico máximo sitúa en junio, cuando se registraron 31 prendimientos<sup>341</sup>. Si el bajel capturado reunía las características adecuadas para combatir, se incorporaba a alguna armada, como se hizo en marzo de 1656 con un navío inglés de 350-400 toneladas, que fue apresado y conducido a Bayona<sup>342</sup>.

Ocasionalmente, si disponían de la fuerza de fuego suficiente, los corsarios prendían un convoy comercial al completo, pero lo común es que abordasen barcos que navegaban en

---

<sup>335</sup> AGS Est leg. 2092, Consultas del Consejo de Estado, Madrid, 1 y 26/9/1657.

<sup>336</sup> AGS Est leg. 2092, Fernando de Contreras, sobre la admisión de navíos ingleses realistas, Madrid, 24/9/1658.

<sup>337</sup> AGS Est leg. 2088, Carta de Esteban de Gamarra al secretario Martín de Galarreta, La Haya, 13/4/1656.

<sup>338</sup> AGS Est leg. 2088, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 3/7/1656; con una misiva de don Juan José relativa al fomento de armadores corsarios holandeses en Dunkerque y Ostende. Fernández Duro, 1899, V: 29.

<sup>339</sup> Firth, 1909, I: 41-42; Baetens, 1976: 69; Capp, 1989: 103.

<sup>340</sup> AGS GYM leg. 3378, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 20/5/1656.

<sup>341</sup> Stradling, 1983: 199, 330. Las listas elaboradas por Colbrant se conservan en la sección Conseil d'Amirauté de los Archives du Royaume de Belgique.

<sup>342</sup> AGS GYM leg. 3379, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 29/3/1656.

solitario. El 29 de mayo de 1656, según informó el gobernador de Ostende, zarparon de ese puerto cinco fragatas, dos de ellas pesadas, de 26 y 13 piezas de artillería cada una, y las otras tres, más ligeras, de ocho piezas. Tras varios días patrullando la costa, capturaron un convoy comercial inglés compuesto por diez bajeles, pero sin ninguna carga a bordo. El 30 de mayo salieron de Dunkerque siete fragatas, las cuales interceptaron un convoy inglés de siete mercantes, escoltados por un navío de 26 piezas, a los que lograron capturar tras un intenso combate<sup>343</sup>. Tales episodios jalonarían el segundo quinquenio de los años cincuenta hasta volverse rutinarios, así que no nos perderemos en más detalles<sup>344</sup>.

Centrémonos, pues, en los efectos de las acciones corsarias, en cómo reaccionaron las autoridades políticas del Protectorado, qué medidas adoptaron y de qué medios disponían para hacer frente a esta amenaza. Empezaremos refiriéndonos a sus consecuencias para el comercio carbonero de Newcastle, que se vio casi paralizado del todo, lo que se tradujo en un alza de los precios de este combustible, esencial para la economía inglesa del siglo XVII, lo que acarreó severas consecuencias sociales. Por algo Stayner se refería a Dunkerque como una espina que se clavaba en los costados (*Dunrkirk is a pricking thorn in our sides*)<sup>345</sup>. Donde de manera más lacerante se hicieron sentir los efectos demoledores de las incursiones corsarias fue en las villas pesqueras del *West Country*, cuyos habitantes empezaron a elevar quejas para que finalizasen las hostilidades con España, en vista de la ruina que le estaba acarreando.

No se hicieron esperar las peticiones públicas de los habitantes y autoridades de localidades como Barnstaple, Bideford, Ilfracombe y Minehead, en los condados de Devon y Somerset, elevadas a los dignatarios del Almirantazgo, instándoles a que convoyasen sus pesqueros mientras navegaban hacia o desde las pesquerías de Islandia y el Mar del Norte, o salvaban la distancia existente hasta Kinsale, en Irlanda, para comerciar, puesto que los corsarios frecuentaban la zona a la espera de una presa<sup>346</sup>. Una petición idéntica fue a que elevaron a finales de marzo de 1656 los pescadores de Foreland y de las ciudades de Ramsgate, Broadstairs, Margate, Folkestone, Dover, Hythe y Brighton, en la costa de Kent y Sussex<sup>347</sup>.

---

<sup>343</sup> AGS Est leg. 2088, Carta de don Juan José de Austria a Su Majestad, Bruselas, 10/6/1656.

<sup>344</sup> TNA SP 18/135/6, Captain John Parker to the Admiralty Commissioners, *Truelove*, Cowes Road, 21/2/1656; 18/141/344-345, Captain Robert Mackey to the Admiralty Commissioners, *Yarmouth*, 26/6/1656; 18/141/360, Captain William Whitehorne to the Admiralty Commissioners, *Essex*, The Downs, 27/6/1656.

<sup>345</sup> TNA SP 18/129/8, Thomas Pointer to the Commissioners of the Navy, Speaker, Cadiz, 11/7/1656; reproducido en *Blake's Letters*, Appendix V, 28: 436-437.

<sup>346</sup> TNA SP 18/131/155-156, The inhabitants of Barnstaple, Bideford, Ilfracombe and Minehead to the Admiralty Commissioners, n.d. [1656]; 18/139/7, John Goodsuffe to Colonel Clerke, Plymouth, 19/4/1656; 18/139/164, Captain Peter Bowen to Robert Blackburne, with an order from the Irish Council to clear the Irish coast and the Channel of pirates, *Mayflower*, 28/4/1656.

<sup>347</sup> TNA SP 18/126/290, Captain Pettock to the Admiralty, Dunkirk Prison, 28/4/1656; 18/126/292, Thomas White, Mayor, to the Admiralty, Dover, 29/4/1656; 18/137/163-164, Petitions to the Admiralty, [March, 1656].

Aparte de la pesca y del comercio marítimo de media-larga distancia, también corría un grave peligro la navegación de cabotaje entre urbes portuarias inglesas: «there is more danger going from Yarmouth to Harwich than from thence to Holland», como demostraron los últimos incidentes reportados en las inmediaciones de Hull, Yarmouth y Lowestoft, en la costa de *East Anglia*, donde unas 500 velas de mercante esperaban en Newcastle para ser escoltadas hasta Holanda, dada la presencia de corsarios flamencos<sup>348</sup>. Las reducidas patrullas guardacostas, de apenas dos a cuatro bajeles, se veían del todo sobrepasadas por la concentración de corsarios que acechaban ese tramo litoral, de relevancia por sus pesquerías de caballa<sup>349</sup>. Los dueños de embarcaciones de la región, tanto barcos pesqueros como cargueros, solicitaron la asistencia de mayores convoyes de escolta y alertaban de las nefastas repercusiones que cabía esperar para los ingresos aduaneros si el comercio quedaba completamente interrumpido<sup>350</sup>.

Así pues, desde marzo de 1656 los puertos ingleses se encontraban en alerta ante semejante amenaza y no se demoraron en organizar las primeras patrullas de vigilancia, reportándose con ello las primeras bajas entre los corsarios flamencos<sup>351</sup>. Pero los primeros intentos por proteger el comercio inglés fueron infructuosos<sup>352</sup>, puesto que los convoyes de escolta que se aprestaban eran lentos, predecibles en sus rutas e insuficientes ante las jaurías corsarias y la inmensidad del área marítima que debían cubrir, ya que esta se extendía desde el Mar del Norte hasta el Estrecho de Gibraltar y del Mar Mediterráneo, en el extremo meridional. En la ría de Vigo, en abril de 1656, dos fragatas de Ostende pilotadas por irlandeses prendieron el navío en el que viajaba Isidore Blake, su maestre (y primo de Robert Blake), a quien condujeron como prisionero a San Sebastián, bajo la custodia de Watteville<sup>353</sup>. Por su parte, los corsarios vizcaínos y guipuzcoanos solían acechar en las aguas circundantes a Belle-Île-en-Mer, frente a la rada de Vannes, y más al sur, en Île-de-Ré, en la boca de La Rochelle, donde se detectaron treinta naves donostiarras<sup>354</sup>. Los oficiales ingleses reconocían que las fragatas corsarias estaban mejor tripuladas y pertrechadas que las embarcaciones guardacostas inglesas<sup>355</sup>.

Entre marzo y abril de 1656 se aprestaron los primeros convoyes de escolta encargados de salvaguardar las pesquerías y el comercio entre Gran Bretaña y las ciudades costeras del

---

<sup>348</sup> TNA SP 18/139/25, Captain Burton to the Admiralty, Yarmouth, 21/4/1656; 18/139/27, John Craso to Robert Blackborne, Yarmouth, 21/4/1656.

<sup>349</sup> TNA SP 18/139/166, Major William Burton to the Admiralty, Yarmouth, 28/4/1656.

<sup>350</sup> TNA SP 18/140/135, 140-141, Captain Robinson to the Admiralty, Yarmouth, 28-30/5/1656.

<sup>351</sup> TNA SP 18/137/20, 30, 203-226. Nos remitimos a las misivas escritas por los oficiales navales Baker, Sanders, Blackborne, Elliott, Hatsell, Nutton, Thorowgood, Wager, etc. al Almirantazgo a finales de ese mes.

<sup>352</sup> TNA SP 18/133/235, Captain Sacheverell to the Admiralty Commissioners *Norwich*, 11/2/1656.

<sup>353</sup> AGS GYM leg. 3378, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 5/5/1656.

<sup>354</sup> TNA SP 18/138/102, Captain Elliott to the Admiralty Commissioners, *Fagon*, La Rochelle, 8/4/1656.

<sup>355</sup> TNA SP 18/138/104-108, 227, Captain Hatsell to the Admiralty Commissioners, *Plymouth*, 8 y 21/4/1656.

continente, desde Bretaña y Normandía hasta los grandes emporios comerciales neerlandeses, como Flesinga, Ámsterdam y Rotterdam<sup>356</sup>. No debieron surtir demasiada efectividad, dado que las quejas no remitieron. En febrero de 1657, las autoridades de Newcastle-upon-Tyne y de sus corporaciones mercantiles, incluida la *Trinity House* de dicha localidad, suplicaron al *Lord Protector* y su Consejo el apresto de naves militares de escolta que garantizaran una mínima seguridad en sus viajes a los puertos continentales del Mar de Norte y del Báltico, a lo cual accedieron las autoridades navales superiores:

That your petitioners having of late had sad experience of the great injuries and losses by men-of-war under the King of Spain's dominions, by whom their ships and goods have been taken and their men kept, and by to this day detained in a deplorable captivity to the great damage and discouragement of your petitioners [...] And whereas your petitioners have lately received advise of diverse Dunkirk men-of-war, which are designed principally to attend the surprisal of the ships of trade coming out of this port and having great cause thereby to fear their utter ruin, if in case seasonable provision be not made of convoy for the ships of concernment going out of the returning into this port from the Netherlands, Hamburg, the Baltic<sup>357</sup>.

Progresivamente, los ingleses también subirían su apuesta e irían despachando convoyes mejor artillados y tripulados para enfrentarse a los corsarios, infligiendo también mayores pérdidas entre estos, como la captura de catorce velas por parte del capitán Wager, al frente de un convoy de ocho naves<sup>358</sup>. En el apostadero de Las Dunas se reunían nuevos barcos para salir a navegar en convoy y proteger las pesquerías, en las que se requería, como mínimo, la presencia de dos navíos vigilando<sup>359</sup>. Pero los convoyes defensivos eran irregulares y no podían estar presentes allá donde hubiese mercantes y pesqueros, como tampoco a estos les convenía demorar sus salidas a la espera de una escolta militar disponible. Algunos preferían hacerse a la mar aun a riesgo de ser capturados. Solo en una semana de mayo se perdió una veintena de bajeles mercantes, víctimas de los corsarios de Dunkerque<sup>360</sup>.

De lo que no hay dudas es que la situación era desesperada en junio de 1656, en vista de los limitados resultados de los convoyes de escolta. Nos remitimos a la correspondencia de los capitanes Smith, Baker, Parker, Hatsell, Sacheverell, Nutton, Taylor, etc. dirigida al Almirantazgo durante ese mes, el de mayor actividad corsaria de la guerra<sup>361</sup>. Los testimonios de los

---

<sup>356</sup> TNA SP 18/139/21, Captain Allen to the Admiralty Commissioners, The Downs, 21/4/1656.

<sup>357</sup> TNA SP 18/153/195, Petition of Henry Pawling, Mayor, the Aldermen and Common Council, the Governor and Company of Merchant Adventurers, and the Masters and Brethren of the Trinity House, to the Protector and Council, Newcastle-upon-Tyne, 9-10/2/1657.

<sup>358</sup> TNA SP 18/139/93, Captain Wager to the Admiralty Commissioners, Yarmouth, 23/4/1656.

<sup>359</sup> TNA SP 18/139/181-182, Captain Whitehorse to the Admiralty, *Gainsborough*, The Downs, 28/4/1656.

<sup>360</sup> HMC 5<sup>th</sup> Report, III, 152: Andrew Newport to Sir Richard Leveson, London, 31/5/1656, fol. 23.

<sup>361</sup> TNA SP 18/128/106, 110; 18/141/1-3, 9-15, 18, 22, 79, 94, 104-106, 120, 160, 190, 279, 328, 356.

propios oficiales navales ingleses dan fe de las aptitudes en combate de estos corsarios<sup>362</sup>. Corría el rumor de que los corsarios de Dunkerque operaban más de cincuenta naves y habían logrado superar las trescientas capturas de unidades inglesas desde Navidad, si bien no contamos con ninguna evidencia documental que lo pruebe. Se sabía que un grupo de vizcaínos había interceptado en el Canal de la Mancha un navío de pabellón inglés a bordo del cual iba el embajador de Cromwell ante la corte francesa, un sobrino suyo y otro de Robert Blake, así como un centenar de hombres, con documentación sensible relativa a la alianza anglo-francesa. Los vizcaínos también prendieron un navío que regresaba de Barbados. Aunque más frustrante sería para los ingleses la fuga, en mayo, de un convoy mercante neerlandés, escoltado por ocho fragatas flamencas, que transportaba 500.000 ducados para el Ejército de Flandes<sup>363</sup>.

A la vista de las pérdidas sufridas en las flotas mercante y pesquera, del disloque del comercio marítimo que ello trajo aparejado y de los crudos choques en el mar con los navíos de guerra ingleses, podemos descartar que los oficiales ingleses exagerasen las capacidades de los corsarios para excusar los fracasos propios. Sobre el papel, las fuerzas armadas inglesas eran ampliamente superiores sobre cualquier enemigo convencional, pero la guerra corsaria imponía una lucha asimétrica muy difícil de sofocar si no se neutralizaba el problema en origen. También era una guerra en exceso costosa si por cada barco carbonero, pesquero o mercante había que aprestar un navío de escolta, por lo que cualquier victoria sobre los piratas no dejaba de ser un éxito pírrico, en palabras del historiador Robert Stradling<sup>364</sup>.

El Consejo del Protectorado juzgó necesario recuperar la iniciativa estratégica, para lo que recurrió al apresto de una escuadra, transfiriéndose para tal fin algunos navíos pertenecientes a la escuadra de Robert Blake. La nueva formación naval se compondría de los siguientes navíos: *Essex*, *Yarmouth*, *Advice*, *Assistance*, *Tiger*, *Great President*, *Norwich*, *Cheriton*, *Drake*, *Red Horse* y el queche *Hawk*; tendrían su cabecera en Las Dunas (The Downs), en el litoral de Kent, donde se organizarían antes de su despliegue sobre Dunkerque y Ostende. Se trataría de vigilar con unas veinte fragatas ambas ciudades y bloquearlas. Otra sección de la escuadra protegería los mercantes en la singladura entre Gran Bretaña y el continente<sup>365</sup>. Cuando era necesario, se convocaba a las unidades navales de otras escuadras en activo. Así sucedió en la segunda quincena de junio de 1656, cuando Blake destinó al capitán Blagg al

---

<sup>362</sup> TNA SP 18/128/64-66, 96, Major Elton to the Admiralty Commissioners, Hull, 3 y 6/6/1656; 18/128/105-106, Captain Whitehorne to the Admiralty Commissioners, Hoseley Bay, 6/6/1656; 18/141/71, Major Burton to the Admiralty Commissioners, Yarmouth, 6/6/1656.

<sup>363</sup> Barrionuevo, 1892 (ed.), II: 416-417, 426-427, 430, 446.

<sup>364</sup> Stradling, 1992: 200.

<sup>365</sup> TNA SP 25/77/158-160, Council: Day's Proceedings, Whitehall, 3/6/1656 (e.a).

frente de nueve navíos para que bloquease los puertos gallegos utilizados por los corsarios. Los navíos *Fairfax*, *Centurion*, *Assurance* y *Beaver* bloquearon Vigo; *Tredagh*, *Newcastle*, *Guiney* y *Fox* hicieron lo propio con Bayona; y la fragata *Bristol*, con Pontevedra<sup>366</sup>.

Esta estrategia más agresiva que adoptó el ejecutivo inglés despertó los recelos entre los agentes de la Monarquía Hispánica en Flandes, quienes sabían que con los corsarios no bastaría para imponerse a fuerzas navales convencionales de esa magnitud. A partir de agosto de 1656 se sucedieron diversas propuestas para restablecer la presencia de la Armada de Flandes en las aguas del Mar del Norte y defender el nuevo frente abierto en esas latitudes. La propuesta que presentó el veedor de dicha armada, Pedro Vázquez Torrero, contemplaba un incremento de la capacidad de fuego y del tamaño de esa formación, a la que se le agregarían los galeones *Nuestra Señora del Buen Suceso* (uno de tantos con ese nombre) y *Santa Dorotea*, que entonces se encontraban surtos en Dunkerque, a la espera del aparejo, y a los que se armarían con unas 40-32 piezas de bronce y dispondrían de 360 plazas de tripulación, que exigiría una inversión de 25.000 escudos mensuales<sup>367</sup>.

La compra de cuatro bajeles de 500 toneladas y artillados con 36 piezas para incorporarlos a la Armada de Flandes, más el apresto de los dos mencionados con anterioridad, las levadas de marinería y el traslado de los bajeles a Cádiz para su carenado y bastimentado se estimaron en otros 161.860 escudos, distribuidos de la siguiente manera<sup>368</sup>:

— Armamento, apresto de dos bajeles (con bastimentos para dos meses) y 4-6 pagas para la gente de mar del pie de Flandes	16.600
— Compra de cuatro bajeles de 500 toneladas de refuerzo para la Armada de Flandes; a 34.320 por cada bajel	137.280
— Socorros y seis pagas para 300 plazas de los cuatro bajeles de refuerzo para la Armada de Flandes	7.980
<b>Total:</b>	<b>161.860</b>

Lejos de existir un consenso al respecto entre los consejeros de guerra, Luis Ponce juzgó de escasa utilidad el servicio que pudiese desempeñar la armada flamenca. El parco líquido existente rendiría mejor en otros fines, como la revitalización de las fábricas navales en España y en la reconstrucción de la Armada del Mar Océano<sup>369</sup>. A pesar de las reticencias exhibidas por algunos consejeros, la idea de adquirir barcos extranjeros mediante compra en los Países Bajos nunca dejó de considerarse, como revelan las cartas del veedor Vázquez Torrero. En ellas

<sup>366</sup> Captain Blagg's journal of the proceedings on the coast of Galicia, 12/6/1656, en *TSP*, V: 188.

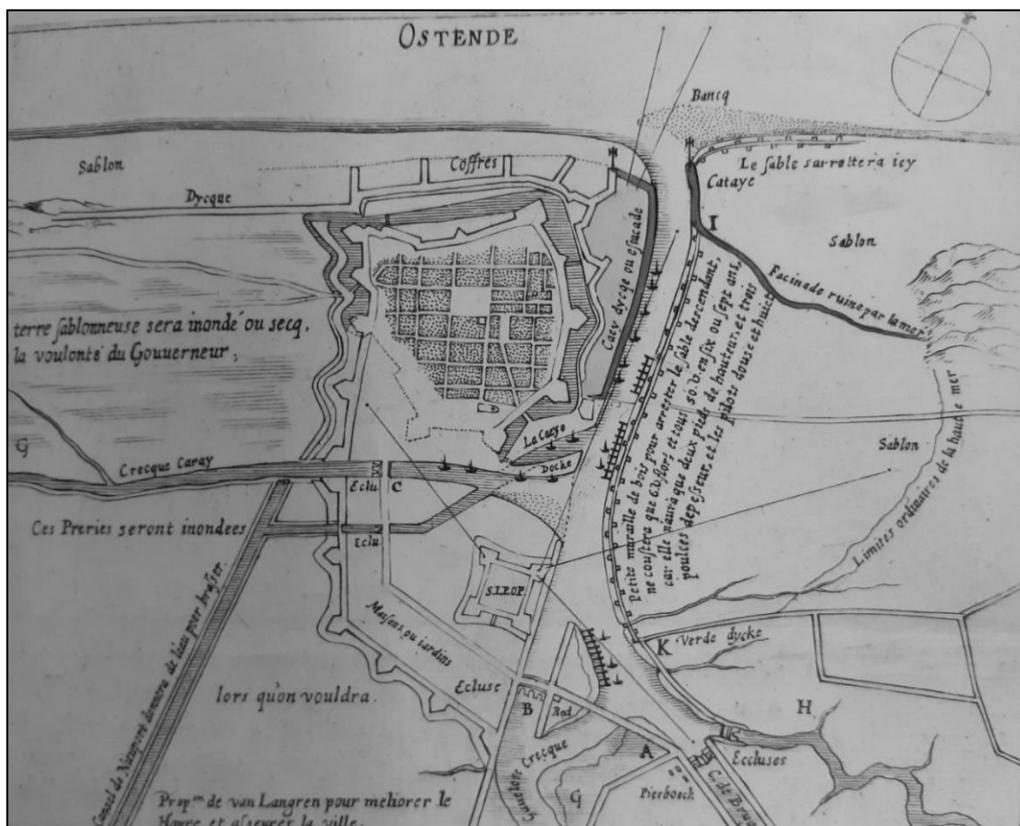
<sup>367</sup> AGS GYM leg. 3378, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 21/8/1656.

<sup>368</sup> AGS GYM leg. 3379, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 24/8/1656; incluye una relación del dinero que importa la compra de los cuatro navíos y el apresto de los dos para la Armada de Flandes, Madrid, 20/8/1656.

<sup>369</sup> AGS GYM leg. 3378, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 21/8/1656.

informaba a Antonio Menic acerca de las ventas de fragatas en Dunkerque a un precio módico, que por 34.000 escudos se podrían aprestar y poner a la vela con todo su aparejo al completo para incorporarlas a la Armada de Flandes<sup>370</sup>. Para agosto, el dispositivo naval inglés frente a Flandes lo integraban los siguientes navíos y fragatas: *Yarmouth*, *Tiger*, *Jersey*, *Mermaid* y *Drake*, frente a Ostende; *President*, *Norwich*, *Dartmouth*, *Truelove* y *Red Horse*, frente a Dunkerque; *Essex*, *Sparrow* y *Hawk*, frente al fuerte de Mardyck<sup>371</sup>.

Esta estrategia más audaz surtió efecto deseado, que se manifestaría a comienzos del otoño de 1656, cuando la actividad corsaria de los flamencos quedó reducida casi del todo al no poder salir de sus bases. El inconveniente de que adolecía la nueva estrategia implementada no era otro sino los costes y la tensión en las cadenas logísticas que acarrea el mantenimiento simultáneo de tantos navíos en campaña. Además, con la llegada del otoño y el consiguiente empeoramiento de la visibilidad y la navegabilidad fue imposible mantener la presión sobre los puertos flamencos, por lo que se levantó el bloqueo<sup>372</sup>.



**Fig. 16.** La villa y puerto de Ostende, según el detalle de un mapa francés. Nótese el canal de Nieuwpoort en la esquina inferior izquierda, así como los terrenos limosos que podían ser anegados para frustrar el avance enemigo. BL Add MS 14007, fol. 473r.

<sup>370</sup> AGS GYM leg. 3394, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 28/9/1657.

<sup>371</sup> TNA SP 18/129/261, Captain Whitehorne to the Admiralty, *Essex*, Mardyck Pits, 22/8/1656.

<sup>372</sup> CSPV 1655-1656, 30/364, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 15/9/1656.

Esta creciente concentración de medios navales en las latitudes del Mar del Norte habla a las claras no solamente del giro que se había producido con respecto a la estrategia de contención de los corsarios, sino de la propia revalorización de Flandes y Artois como nuevo teatro de operaciones de la guerra anglo-española. Es digno de notar cómo una contienda que había comenzado en las Indias Occidentales, cuyos orígenes estaban genuinamente relacionados con los intereses coloniales de una élite mercantil, fue adquiriendo conforme se prolongaba una dimensión geográfica más europea. Este fue un efecto no deseado, que contravenía las intenciones originales de Oliver Cromwell de circunscribir las hostilidades con España al espacio colonial antillano. Contra sus deseos, solo consiguió atraer el conflicto a las costas inglesas. El compromiso adquirido con Francia obligaba a Cromwell a implicarse en Flandes y participar de forma directa en la contienda hispano-francesa. Para los intereses españoles la intervención inglesa se revelaría sumamente perjudicial porque terminaría de inclinar en su contra la balanza, ahora sí de forma definitiva.

El éxito de las armas reales de Felipe IV en la campaña estival de 1656 no ha de ocultar la frágil coyuntura financiera por la que atravesaba el Ejército de Flandes, que se asomaba al colapso. En primer lugar, por la falta de reemplazos con los que cubrir las bajas sufridas en los años anteriores, lo que se traducía en una progresiva reducción del tamaño del ejército. La ruta marítima habitual, a través del Canal de La Mancha, era impracticable a causa de la presencia de naves francesas e inglesas cortando el paso, y no siempre había disponibilidad para contratar naves neerlandesas que las transportasen; la singladura alternativa, que implicaba bordear la costa septentrional del archipiélago británico y el cruce del Mar del Norte desde Orcadas y Shetland hasta los puertos flamencos, no solo entrañaba grandes riesgos por la presencia de los témpanos a la deriva en determinados meses del año, sino que resultaba más larga. Por último, un camino terrestre desde Trieste a Bruselas, a través de los territorios germánicos, imponía una demora excesiva, pero era la única opción prudente<sup>373</sup>.

En medio de tan aciaga tesitura, una de las medidas más desesperadas a las que se recurrió fue el impago de los sueldos de las tropas, que en adelante tendrían que apañárselas con el pan de munición y los socorros, calculados sobre 15 días, en vez del mes completo. Incluso así faltaba el dinero. El presupuesto estimado para afrontar los primeros gastos de la campaña representaba un millón de florines, de los que apenas se habían abonado 432.310 para el mes de mayo; aún quedaban pendiente 600.000 florines, pero en el arca de la pagaduría del Ejército de Flandes solo había 35.000 escudos, según informó el marqués de Caracena. A finales de 1657,

---

<sup>373</sup> Valladares Ramírez, 1998: 157-158.

el déficit acumulado en las cajas militares de Flandes se contabilizaría en millón y medio de florines, sin que tampoco se percibiesen indicios en el horizonte de una pronta reanudación del flujo argentífero<sup>374</sup>. Las carencias presupuestarias mermaban el desempeño combativo de los ejércitos. A comienzos del otoño de 1656, el residente neerlandés en Bruselas detectó el cambio de signo de la contienda al saber que 4.000 soldados al servicio del Rey Católico habían abandonado las armas a causa de los impagos, como lo hizo saber a los Estados Generales: «It seems as the affairs about the Spanish army do begin to change. It is said of a certain, that tehir men run away in a great number, and do hide themselves [...] There are at least four thousand missing» —la razón que aducía: «The non-payment is the cause thereof»<sup>375</sup>—.

Pero esta falta de fondos no solo afectaba a las consignaciones presupuestarias para tierra, sino también para las disposiciones de los bajeles de guerra y la leva de marinería que se efectuaba en Flandes, para cuya financiación solicitó la Junta de Armadas en octubre de 1656 que se remitiese un adelanto de 30.000 escudos por cuenta de la suma total de 161.860 escudos consignados para disposición de armamentos navales<sup>376</sup>. El cabildo de Brujas contribuyó al esfuerzo de guerra adelantando 400.000 florines en diciembre de 1657<sup>377</sup>. Sin embargo, estas partidas no paliaron la escasez que minó la efectividad del aparato militar de la Monarquía en el frente flamenco, tanto en tierra como en el mar.

Se le ha de reconocer al vicealmirante Goodson la aguda visión analítica que demostró al diagnosticar la debilidad económica de los españoles en una carta dirigida al general George Monck con fecha de octubre de 1657: «Truly, Sir, our present enemy notwithstanding his Indies is but poor. As to his plate fleet it may be resembled to a great bason and ure in a lottery [...] As for Flanders, it hath been a great drain to the Spanish purse, I wish it may [not] be so to England's»<sup>378</sup>. Para empeorar todavía más la posición española en el conflicto, los gobiernos de Francia e Inglaterra habían unido sus armas. Los servicios de inteligencia de ambas potencias llevaban coordinándose desde febrero para reconocer el estado que presentaban las fuerzas de don Juan José de Austria y sus aliados monárquicos ingleses<sup>379</sup>.

Existía, no obstante, una cierta disparidad de criterios y objetivos, lo que era fruto de la divergencia de intereses entre el mando francés y el inglés. Mientras que el primero buscaba el avance hacia el interior de Flandes para anular la capacidad combativa del grueso de las tropas

---

<sup>374</sup> AGS Est leg. 2088, Carta de don Juan de Austria a Felipe IV, Bruselas, 23/5/1656; Maffi, 2014: 507-508.

<sup>375</sup> The Dutch resident at Brussels to the States General, Brussels, 21/9/1656, en *TSP*, V: 404.

<sup>376</sup> AGS GYM leg. 3379, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 3/10/1656.

<sup>377</sup> HMC 5<sup>th</sup> Report, III, 152: Andrew Newport to Sir Richard Leveson, London, 19/12/1657, fol. 25.

<sup>378</sup> *Clarke Papers*, III: 121.

<sup>379</sup> Llegó a conocimiento de Thurloe una carta de inteligencia de Mr. Blank Marshall, fechada en Brujas a 11 de febrero de 1657. *TSP*, VI: 31-32; *DIHF Mazarin*, 7/274/470-472; 283/482-483.

de don Juan, alegando la imposibilidad de sitiar Gravelinas y Dunkerque hasta entonces, el segundo priorizaba la conquista de las villas marítimas para neutralizar las bases corsarias y afianzar su dominio marítimo, ya que desde el mes de enero en las ciudades marítimas flamencas se habían reanudado los armamentos corsarios<sup>380</sup>. Para mayo, el mariscal Turenne había reunido 24.000 efectivos, entre infantería y caballería, en los límites fronterizos de la Picardía, y esperaban la asistencia inglesa para neutralizar las fuerzas terrestres españolas antes de sitiar los puertos corsarios de Flandes<sup>381</sup>. Los ingleses impidieron con esta estrategia que algunos barcos pertenecientes a la Armada de Flandes saliesen a navegar para reforzar los aprestos navales que entonces se efectuaban en Cádiz<sup>382</sup>.

Estos se encontraban cada vez más presionados desde el mar por la armada inglesa, que fue conveniente reforzada en la primavera de ese año. En febrero, el Consejo había discutido la utilidad de una flota que fuese capaz de mantener a raya el peligro corsario y al mismo tiempo velar por el tráfico marítimo. Se propuso la movilización de 61 navíos y 6.760 efectivos para componer las tripulaciones y dotaciones, aprobada por el Almirantazgo el 19 de febrero para que se le diese comienzo al apresto a menos tardar<sup>383</sup>. En primavera, los ingleses reanudaron el bloqueo de la costa flamenca, así que el número de armamentos corsarios y capturas se vio menguado casi a la mitad con respecto al año anterior, a 42 y 79, respectivamente<sup>384</sup>.

La ofensiva naval inglesa contó con el impulso de catorce navíos para bloquear el litoral flamenco y contener a los corsarios en sus bases. Para que el bloqueo fuese efectivo, seis navíos debían guardar la ruta entre Dover y Dunkerque-Mardyck: cuatro navíos de cuarta clase, dos de quinta y dos de sexta<sup>385</sup>. Como seis fragatas no bastaban para bloquear Ostende, el capitán Sparling, al mando de la misión, solicitó refuerzos<sup>386</sup>. Fue entonces cuando la presencia naval inglesa frente a las plazas marítimas flamencas se vio más reforzada, de la mano de los capitanes Nixon, Whitehorne y Plumleigh, al frente de una fuerza naval integrada por bajeles de quinta y sexta clase, aunque ocasionalmente intervenían naves de mayor porte artillero para las acciones de combate y unidades ligeras de reconocimiento.

En suma, se trataba de combinar la suficiente potencia de fuego para imponerse en combate, pero sin sacrificar rapidez ni maniobrabilidad, cualidades esenciales si se quería combatir

---

<sup>380</sup> AGI IG leg. 771, Carta del veedor juez Lorenzo Andrés García a la Casa de la Contratación, Cádiz, 6/1/1657.

<sup>381</sup> Nos remitimos a la correspondencia cifrada de William Lockhart, embajador inglés en París, con el secretario John Thurloe entre los meses de febrero y junio. *TSP*, VI: 21-22, 297-299, 301-302, 345-346; Firth, 1909, I: 272.

<sup>382</sup> AGS GYM leg. 3394, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 21/7/1657.

<sup>383</sup> TNA SP 25/77/712-713, Council: Day's Proceedings, Order on report from the Admiralty, Whitehall, 17/2/1657; la aprobación del Almirantazgo, en TNA SP 18/162/83-86.

<sup>384</sup> *Carte's Letters*, II: 112; Firth, 1909, I: 44; Capp, 1989: 103.

<sup>385</sup> TNA SP 18/154/173, Captain Plumleigh to the Admiralty, *Reserve*, Flemish Road, 19/4/1657.

<sup>386</sup> TNA SP 18/154/196, Captain Sparling to the Admiralty, *Assistance*, Ostend, 25/4/1657.

a un enemigo tan escurridizo. Los resultados de la primavera de 1657 avalan la acertada política que siguieron las autoridades navales inglesas. En aquellos meses las noticias de choques, capturas y destrucción de corsarios se fueron sucediendo con más frecuencia<sup>387</sup>, no solamente en las inmediaciones del litoral flamenco, sino también en latitudes más meridionales muy concurridas por los mercaderes ingleses, como la costa atlántica francesa en el tramo Burdeos-La Rochelle, donde los corsarios españoles hacían acto de presencia con asiduidad, para temor de los patrones de mercantes ingleses<sup>388</sup>. Tampoco se hicieron esperar las quejas de los habitantes y pescadores de Nieuwpoort, que al igual que los de Yarmouth lamentaban los efectos negativos de la guerra corsaria en las pesquerías<sup>389</sup>.

Para finales de mayo, el segundo contingente de 3.000 infantes enviados por el *Lord Protector* ya había desembarcado con éxito en Francia<sup>390</sup>. El 11 de junio se unieron en San Quintín los seis regimientos de infantería inglesa —6.000 hombres— bajo el mando de sir John Reynolds. Estos maniobrarían de manera autónoma, aunque demostrarían un desempeño mediocre en el campo de batalla<sup>391</sup>. Pero el dispositivo militar terrestre se veía complementado con la asistencia naval. La armada inglesa haría acto de presencia en verano, cuando una escuadra de veintidós navíos se desplegó frente al litoral flamenco para bloquear sus puertos corsarios. Se trataba igualmente de una exhibición de poderío marítimo, con la playa de Dunkerque —Las Dunas— al alcance de los cañones. El coste de mantenimiento en campaña de una escuadra se cifraba en nueve millones de florines para las exhaustas arcas inglesas<sup>392</sup>.

Es por eso que la prolongación de las operaciones terrestres, como la toma de Montmédy en agosto, era una perspectiva que preocupaba a Cromwell. Este le participaría sus tribulaciones a su embajador en París en una carta del 31 de agosto. Le desesperaba la parsimonia con la que los franceses combatían a los españoles y la persecución de objetivos que en nada beneficiaban a los intereses de Inglaterra ni compensaban el esfuerzo económico. Ello indujo a Oliver Cromwell a cuestionarse la utilidad del tratado contraído con Francia<sup>393</sup>. Cabe especular que estas impresiones no fuesen más que una forma de presión por parte del soberano inglés. De ser así, podríamos concluir que surtieron algo de efecto, pues parece que Turenne se tomó más en serio el esfuerzo por conquistar algún puerto. Ante el dispositivo militar anglo-francés, que superaba

---

<sup>387</sup> TNA SP 18/154/202, Captain Whitehorne to the Admiralty, *Essex*, The Downs, 27/4/1657; 18/155/85, Captain Plumleigh to the Admiralty, *Reserve*, Dunkirk Road, 27/5/1657.

<sup>388</sup> TNA SP 18/154/171, Captain Vessey to the Admiralty, *Constant Warwick*, St Martin's Road, 18/4/1657.

<sup>389</sup> TNA SP 18/155/78, Captain Sparling to the Admiralty, *Assistance*, Ostend, 26/5/1657.

<sup>390</sup> CSPV 1657-1659, 31/49, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 1/6/1657.

<sup>391</sup> *DIHF Mazarin*, 7/291/500; 295/507-508; 299/514-515; Firth, 1909, I: 270, 272-274. Don Juan elevó a 10.000 efectivos el tamaño del contingente que Cromwell había ofrecido. BL Add MS 14007, fol. 204v.

<sup>392</sup> AGS Est leg. 2092, Carta de don Esteban de Gamarra a Su Majestad, La Haya, 20/7/1657.

<sup>393</sup> La carta de Oliver Cromwell a Lockhart, en *Cromwell's Letters*, III, CCXXII: 139-141; *TSP*, VI: 490.

en conjunto los 30.000 efectivos, poca oposición podía oponer don Juan, cuyas enflaquecidas fuerzas acusaban el desgaste de décadas ininterrumpidas de combates. No nos perderemos en detalles acerca de las operaciones terrestres de los ejércitos enfrentados, algo más que trabajado por la historiografía especializada<sup>394</sup>.

Lo que nos interesa es la suerte que corrieron las plazas marítimas flamencas. A comienzos de septiembre, frente al puerto de Dunkerque los ingleses mantenían desplegadas las fragatas *Cheriton*, *Merlyn*, *Rose*, *Hart* y *Swallow*, todas ellas de sexta clase, junto a las fragatas *Assurance* y *Mermaid*, de cuarta y quinta clase, respectivamente, que reforzaría con el envío de los barcos *Gloucester*, *Entrance*, *Torrington*, *Essex*, *Adventure*, *Dragon*, *Grand President*, *Portland*, *Dover*, *Dartmouth*, *Cornelian*, *Pembroke*, *Nightingale* y *Arcadia*; mientras que las fragatas *Red Horse* y *Raven* esperaban en Dover para incorporarse más adelante<sup>395</sup>. Desde tierra, el mando español, bajo las órdenes de don Juan, procuró reforzar las defensas de Gravelinas y Dunkerque, al considerarlas las plazas más expuestas y las más importantes para la guerra corsaria<sup>396</sup>. Pero el golpe de los ejércitos franceses se dirigió contra Mardyck, peor defendida, que capituló el día 23 de septiembre ante las tropas de Turenne, que inmediatamente cedió a los ingleses el control de la plaza, tal y como estaba acordado<sup>397</sup>.

La pérdida de Mardyck no solo concedía una cabeza de puente a los ingleses, sino que también dificultaba el apresto y salida de los corsarios del puerto de Dunkerque, que quedaba prácticamente inutilizado, además de interrumpir las comunicaciones directas con Gravelinas, aislada del resto de los Países Bajos Españoles<sup>398</sup>. Por mar, los ingleses mantenían desplegada su armada frente a Dunkerque: «estos días han venido a esta costa mayor número de bajeles de Inglaterra; de manera que ha llegado a haber más de cuarenta bajeles, y los últimos ha desembarcado alguna gente, víveres, instrumentos de gastadores y tablazón». Sin embargo, las fuerzas anglo-francesas no pudieron explotar el éxito. Pese a la constante insistencia de Cromwell, el mando francés prefirió detener su ofensiva sobre Gravelinas al comprobar que los españoles habían roto los diques y anegado el terreno circundante para impedir el avance de la caballería

---

<sup>394</sup> Una síntesis de la campaña estival de 1657, en Maffi, 2014: 143-145.

<sup>395</sup> General Montagu to Secretary Thurloe, *Naseby*, 7/9/1657, en *TSP*, VI: 503; incluye una lista de los barcos designados para el bloqueo de Dunkerque.

<sup>396</sup> BL Add MS 14007, fol. 205r; HMC 5th Report, III, 152; Andrew Newport to Sir Richard Leveson, [June, 1658], fol. 39; *DIHF Mazarin*, 7/274/471; *Clarke Papers*, III: 119-120.

<sup>397</sup> AGS Est leg. 2091, Cartas de don Juan a Felipe IV, Dunkerque, 20/9 y 12/10/1657; leg. 8578, Carta de Esteban de Gamarra al marqués de Caracena, La Haya, 12/10/1657; BL Add MS 14007, fol. 208v; *Treaties*: 94-95; *DIHF Mazarin*, 8/86/150-151; 91/160-162; 95-97/167-173; *Clarke Papers*, III: 120-121; Firth, 1909, I: 282-283; Malcolm, 2019: 284.

<sup>398</sup> Sobre el emplazamiento de Mardyck, BL Add MS 14007, *Description particuliere du Canal de Marianne et du grand changement que le sable ou blanc de Mardyck (c'est Portus Iccius selon Monsieur Chislet) a fait depuis l'an 1624 jusques au temps présent 1653*.

y del parque artillero. Se trataba de una de las pocas bazas que aún le quedaba a don Juan para mantener la línea de frente ya que apenas disponía de 4.000 efectivos con los que enfrentarse a los más de 20.000 hombres de Turenne<sup>399</sup>. La tenaza se cerraba sobre los españoles.

Tabla 10. Provisiones para Mardyck, calculado en días (octubre de 1657)

<b>Barco</b>	<b>pan</b>	<b>cerveza</b>	<b>ternera</b>	<b>cerdo</b>	<b>guisantes</b>	<b>pescado</b>	<b>mantequilla</b>	<b>queso</b>
<i>Bramble</i>	47	47	47	47	47	47	47	47
<i>Merlin</i>	35	35	35	35	35	35	35	35
<i>Nightingale</i>	77	77	77	77	7	42	77	77
<i>Lilly</i>	35	35	35	35		17½	35	35
<i>Cygnat</i>	7	7	7	7	7	7	7	7
<i>Cheriton</i>	75	75	75	75	12	47	45	45
<i>Truelove</i>	47	47	47	47		26	47	47
<i>Rose (pingue)</i>	38	38	38	38		12	38	38
<i>Swallow</i>	35	35	35	35		14	35	35
<i>Cornelion</i>	36	36	36	36		18	36	36
<i>Dover</i>	32	4	4	4	4	4	4	4

Fuente: TNA SP 18/157A/83 An Account of provisions, 22/10/1657.

Igualmente, los intentos del mando español por romper las líneas enemigas y recuperar Mardyck con la asistencia del duque de York y del marqués de Ormond concluyeron en desastre, consolidando así los ingleses su preciada conquista, aunque sus fuerzas se encontraban reducidas a la mitad, apenas 3.000 efectivos, además de muy exhaustas y diezmadas por las enfermedades y el cansancio. Mardyck fue convertida así en base naval, en cuyo paraje dio fondo la escuadra del vicealmirante Goodson, cuyos marineros asistieron en las tareas de abastecimiento y fortificación. Durante el invierno de 1657-1658 se cernió sobre Mardyck la amenaza de un inminente contraataque español que, sin embargo, no llegaría a efectuarse. En adelante, el aprovisionamiento de la plaza dependería principalmente de sus comunicaciones marítimas con Inglaterra, desde donde era más fácil enviar provisiones y refuerzos que desde el Norte de Francia, aunque los franceses también colaborarían al respecto<sup>400</sup>.

<sup>399</sup> AGS Est leg. 2091, Cartas de don Juan José de Austria a Su Majestad, Dunkerque, 20/9 y 12/10/1657.

<sup>400</sup> TNA SP 18/157A/82-83, Vice-admiral Goodson to the Admiralty, Dover, 26-30/10/1657; HMC 5<sup>th</sup> Report, vol. III, 152: Andrew Newport to Sir Richard Leveson, London, 3, 12, 19/12/1657, fols. 25, 42-43. Véase igualmente la correspondencia que circuló durante el mes de noviembre con la guarnición inglesa encargada de defender Mardyck. *TSP*, VI: 610, 614-615; *Clarke Papers*, III: 121-129; *DIHF Mazarin*, 8/135/242. Acerca de los trabajos de fortificación y defensa de Mardyck, que se prolongaron por todo el otoño e invierno de 1657-1658, véase Firth, 1909, I: 284-286, 288, 290-292, 299.

Para entonces, el desgaste acumulado era tal, que ningún bando contaba con capacidad para asumir con éxito la iniciativa, por lo que regresaron a sus respectivos cuarteles de invierno y el frente se estabilizó<sup>401</sup>. En el mar, con la llegada las adversas condiciones climatológicas, la prosecución del bloqueo naval era una temeridad. El desafío logístico que implicaba un despliegue permanente frente a una costa hostil durante los meses de invierno se manifestaba inasumible, por lo que las autoridades del Almirantazgo juzgaron más prudente levantar el bloqueo. Los barcos de la marina republicana regresaron a sus bases de Inglaterra:

Several ships have been forced into the Downs by the bad weather, and the Adventure had like to have been cast away, having lost two of her cables and anchor [...] There is great want of men in the fleet [...] There is also great want of victuals [...] I called the several commanders together to ascertain their wants, and how long they have been off the ground<sup>402</sup>...

...after a long continued frost, on 31 January, there appeared much ice on the coast, driving to the westward, with a sharp and violent NE wind by which in two days the whole sea was congealed together, at least a league from the shore, and which so increased upon us, both by the sharpness of the weather, and continual flowing in of the drift ice which came from the eastward, as that on the 15<sup>th</sup> instant, we were forced from our anchors, having but one left, and being so fast blocked up in the ice as that, notwithstanding much wind, the ships could not be commanded with all the sail we could make, but were driven away with the ice [...] But for our parts, there was never any ship escaped a more imminent danger, in the view of many hundreds of our enemies, who rejoiced at that; while they had little cause to question would be our utter ruin<sup>403</sup>.

Los mandos ingleses también levantaron el bloqueo contra Dunkerque porque las enfermedades a bordo de los barcos empezaban a hacer una creciente mella en las tripulaciones, que acusaban el agotamiento de la campaña y de las condiciones meteorológicas desfavorables del invierno, los témpanos a la deriva (que hacían aún más peligrosa la navegación), la visibilidad reducida, como consecuencia de las persistentes nieblas y los temporales<sup>404</sup>. Era cuestión de tiempo para que los corsarios se hiciesen de nuevo los dueños de la situación. Este *impasse*, sin embargo, no se prolongaría por mucho tiempo, pues la alianza anglo-francesa había sido revalidada en marzo de ese mismo año, obligándose los franceses a atacar Dunkerque si querían garantizarse la asistencia inglesa<sup>405</sup>. El mando supremo del Ejército de Flandes preparaba sus exánimes fuerzas para reanudar la campaña en primavera, a pesar de todo el desgaste sufrido el

---

<sup>401</sup> *TSP*, VI: 705, 729; *Clarke Papers*, III: 134-135.

<sup>402</sup> TNA SP 18/157A/110-117, Captain Stayner to the Admiralty, *Essex*, Downs, 30/10/1657.

<sup>403</sup> TNA SP 18/179/86, Captain Sparling to the Admiralty, *Assistance*, The Downs, 8/2/1658.

<sup>404</sup> TNA SP 18/179/65, 76, Captain Sparling to the Admiralty, *Assistance*, Dunkirk Road, 25 y 30/1/1658; 18/179/94, Captain Sparling to the Admiralty, *Assistance*, Queensborough, 9/2/1658; 18/179/95, 121, Captain Lightfoot to the Admiralty, *Nightingale*, Mardyck, 10 y 16/2/1658.

<sup>405</sup> *Treaties*: 95-98. Nos remitimos a la correspondencia entre los embajadores Lockhart, De Bordeaux y el secretario Thurloe, con fecha de marzo de 1658. *TSP*, VI: 840-842, 853-855; *DIHF Mazarin*, 8/168/323-324.

año anterior<sup>406</sup>. Se quemaron las últimas reservas de que aún disponía en una apuesta final a la desesperada; entre marzo y junio de 1658, pese a la escasez de fondos, se aprobaron sucesivos socorros por valor de 1.200.000 escudos, confiando en que la plata americana llegase<sup>407</sup>. La decisión se tradujo en una verdadera ruina.

La estrategia de encerrar a los españoles en un movimiento de tenaza estaba en marcha; mientras las tropas combinadas de Turenne y La Ferté presionasen por tierra, los ingleses aprovecharían la supremacía marítima que sus 146 naves de todos los portes y tipologías aptas para el servicio les proporcionaba. Fue a comienzos de marzo cuando algunas secciones de la armada inglesa reasumieron el bloqueo del sector más septentrional de la costa flamenca, el que afectaba a Ostende, en cuyo puerto se congregaba una veintena naves corsarias, encomendándosele la tarea al vicealmirante Goodson, quien zarpó el 26 de febrero con su insignia en el navío *Speaker*, al mando de trece naves<sup>408</sup>. En el mismo puerto de Ostende capturó y destruyó la mayoría de fragatas corsarias, entre las que había unidades neerlandesas adquiridas por Esteban de Gamarra para el transporte a Norfolk de la infantería leal a Carlos II, según los informes remitidos por la inteligencia inglesa desde La Haya<sup>409</sup>.

Más avanzada la primavera, la dirección principal del bloqueo se le asignaría al almirante Edward Montague, quien reforzaría el dispositivo naval incorporando varios de los navíos más pesados y de mayor porte artillero que había en servicio, entre ellos el *Naseby*, verdadero orgullo de la marina republicana, y en el que izaría su pabellón convirtiéndolo en su buque insignia. Según las instrucciones que le entregó Oliver Cromwell en Whitehall, el 14 de mayo de 1658, se trataba de atrapar a los españoles entre la tierra y el mar; había que blindar la costa y evitar que ningún bajel saliese de o ingresase en las plazas litorales de Flandes:

Dunkirk is to be besieged both at land and sea; to wit, at land by the French power, and at sea by our fleet; and we are given to understand, that the French army is come near to that place for the purpose aforesaid, you are forthwith, upon the receipt hereof (leaving behind you 2 or 3 of the ships, for preventing the enemies from coming into and going out of Ostend) to repair with the rest of the fleet with you before Dunkirk, and with them, such ships as you shall find there and thereabouts, and such as shall be sent unto you from other places, you shall your best endeavour to block up the said town of Dunkirk, and to hinder any relief to be carried therinto, and prevent the enemy from coming out from thence; and the commissioners of the Admiralty have direction to send you victuals, and send other provisions, as will be requisite<sup>410</sup>.

---

<sup>406</sup> Para el curso de la campaña de 1658, véase Maffi, 2014: 147-151.

<sup>407</sup> AGS Est leg. 2093, Consejo de Estado, Madrid, 25/6/1658; también en Valladares Ramírez, 1998: 160. Para el curso de las operaciones militares durante la campaña de 1658, nos remitimos a Maffi, 2014: 147-151.

<sup>408</sup> TNA SP 18/179/137, Vice-Admiral Goodson to the Admiralty, *Speaker*, Ostend, 27/2/1658; 18/188/207, Captain Whitehorne to the Admiralty, *London*, Downs, 27/2/1658.

<sup>409</sup> *TSP*, VI: 842-843, 845, 851-853; *DIHF Mazarin*, 8/171/329-330; Firth, 1909, I: 181.

<sup>410</sup> *TSP*, VII: 133. Montague se uniría a Goodson a comienzos de junio. *Ibid.*: 171-172; Firth, 1909, II: 187.

La ofensiva terrestre francesa se pondría en marcha definitivamente en mayo bajo el mando de Turenne y La Ferté, tras el final de los preparativos y la llegada de refuerzos ingleses, que incluían 1.000 veteranos de las guerras de los reinos británicos. En la segunda quincena de mayo los 25.000 hombres de Turenne sitiaban la plaza de Dunkerque, cuya guarnición, bajo el mando del marqués de Lede, acusaba la falta de suministros<sup>411</sup>. Con todo, la alianza anglo-francesa todavía encontraría por parte de don Juan una resistencia mayor de la prevista. A mediados de mes, los españoles habían logrado un último éxito en la defensa de Ostende ante la tentativa de una flotilla francesa al cargo del mariscal d'Aumont, al frente de 1.300-1.500 infantes de desembarco<sup>412</sup>.

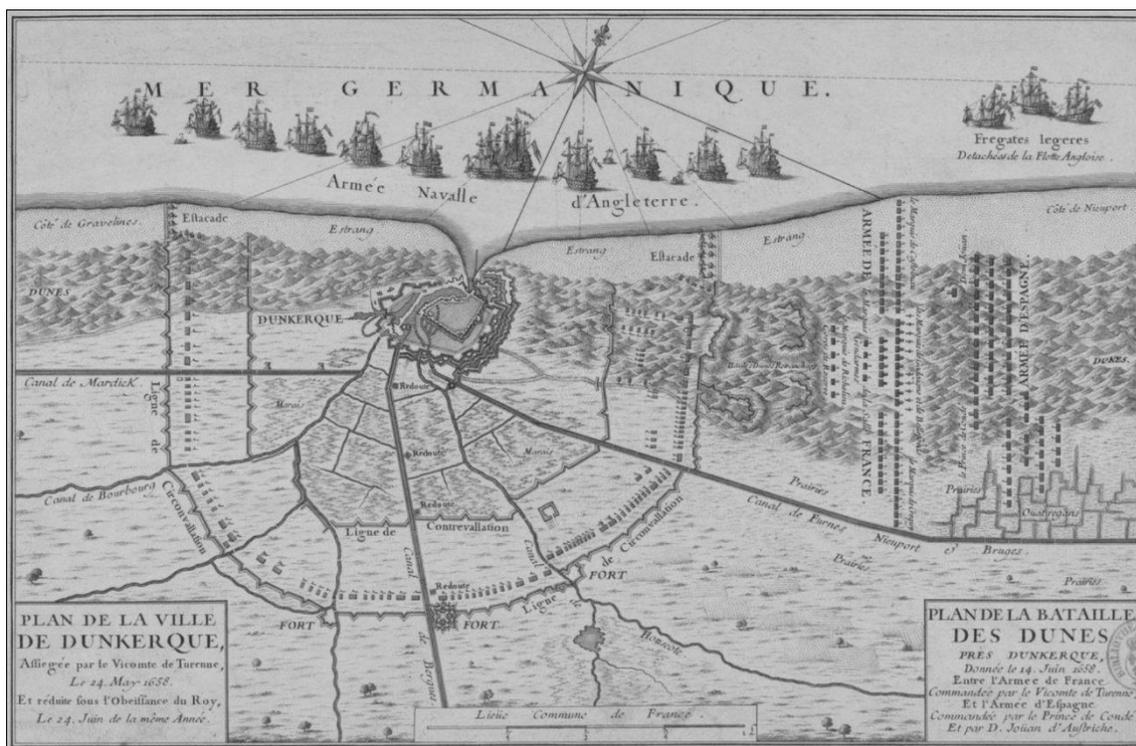
No bastaría para revertir el signo desfavorable que había adquirido la campaña desde el año anterior. Apenas un mes después, el 14 de junio, se presenciaba la consumación de la derrota española cuando las tropas de don Juan y Condé, en su intento por socorrer Dunkerque, sucumbieron en Las Dunas ante los hombres de Turenne y bajo el castigo de la artillería naval inglesa que desde la línea de mar barría la playa. Tan solo diez días después, el marqués de Lede, sitiado desde hacía un mes y desprovisto de socorro del exterior, rendía Dunkerque a costa de su propia vida<sup>413</sup>. Con más fundamento que Rocroi, fue en junio de 1658 cuando se asistió al verdadero ocaso de los tercios españoles.

---

<sup>411</sup> BL Add MS 14007, fol. 209r; *DIHF Mazarin*, 8/145/268-269, 161/309-311; *TSP*, VI: 853-855. Una síntesis del conjunto de la campaña, en Firth, 1909, II: 186-ss.

<sup>412</sup> AGS Est leg. 2093, Carta de don Juan José de Austria a Felipe IV, Bruselas, 18/5/1658; BL Add MS 14007, fols. 209r-210v; Eg MS 336, *Relación del buen suceso que han tenido las católicas armas de Su Majestad gobernadas por el serenísimo señor don Juan de Austria contra las del Cristianísimo Rey de Francia, que intentaron sorprender la villa de Ostende, martes 14 de mayo de 1658*, Sevilla, Juan Gómez de Blas, 1658, fols. 234r-235v. Años después fue publicada en inglés una versión de esa misma relación: *A Relation of the Defeating of Cardinal Mazarine's and Oliver Cromwell's Design to have taken Ostend by Treachery in the Year 1658, written in the Spanish by a person of quality and now translated*, 1666. Nos remitimos también a los informes que el vicealmirante Goodson le envió a Thurloe con fechas de 1, 4 y 8 de mayo, en *TSP*, VII: 109, 113, 126-127. La correspondencia entre el teniente coronel Hughes, el general Monck y el secretario Thurloe, en *Clarke Papers*, III: 148-150; también las cartas de Mazarino, en *DIHF Mazarin*, 8/185/360-361; 8/186/364-365; 8/187/368-369. El episodio de Ostende de mayo de 1658 fue referido igualmente en Rochefoucauld, 1802: 411.

<sup>413</sup> AGS Est leg. 2092, Cartas del marqués de Lede a don Juan José, Dunkerque, 16-18/6/1658; AHN Est leg. 2813/3, Observaciones sobre la rendición de la plaza de Dunquerque en manos inglesas en 1658; BL Add MS 14007, fols. 211r-213v; *TSP*, VII: 171. La correspondencia de Mazarino con la reina, sus agentes de inteligencia, oficiales de campo e intendentes militares a lo largo del mes de junio, en *DIHF Mazarin*, 8/195/379-381; 199/385-387; 203-207/392-405; 211/410-413; 218/423-426; 220/428-429; 227-229/447-452; 233/456-457; 235/459-460; 237/464-465; 239-242/467-471; 247-249/479-482; por el lado inglés, la correspondencia del teniente coronel Hughes con Monck, en *Clarke Papers*, III: 156-161. Como suele afirmarse, las derrotas son huérfanas, y el caso de Las Dunas no supuso ninguna excepción; tras su adverso desenlace, afloraron las tensiones entre los mandos militares responsables del curso de las operaciones militares, por lo que se explica que de la batalla circularsen versiones opuestas. Unas versiones reivindicaban el desempeño del marqués de Caracena y los restantes oficiales de campo, censurando la actitud de don Juan y responsabilizándolo de la derrota. Otros testimonios, por el contrario, replicaban a favor de don Juan y en contra de Caracena y los otros generales. BL Add MS 14007, *Relación del rencuentro que tuvieron las dos armadas, Católica y Cristianísima, cerca de Dunkerque este año de 1658, dictada y escrita mentirosa y apasionadamente y glosada después por la verdad*, s.l., s.f., fols. 223r-227v.



**Fig. 17.** Mapa francés del asedio de Dunkerque. Adviértase la combinación de fuerzas terrestres y navales. «Plan de la ville de Dunkerque, assiégée par le Vicomte de Turenne le 24 May 1658 et réduite sous l'obésissance du Roy, le 24 Juin de la même année». Fuente: BnF, [gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8493247k.r=Dunkerque?rk=386268;0#](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8493247k.r=Dunkerque?rk=386268;0#) [en línea].

Sin suministros y con su ejército reducido a 3.000 efectivos, don Juan se retiró primero a Nieuwpoort y después a Passchendaele, lo que implicaba la renuncia a defender Gravelinas, del todo comunicada, que capituló el 27 de agosto ante las tropas de La Ferté. Contando Luxemburgo, Hénault, Lille y Artois, las armas del Rey Católico en los Países Bajos difícilmente alcanzaban los 8.000 efectivos desmoralizados, de los que solo 2.500 eran infantería, insuficiente para defender una treintena de plazas<sup>414</sup>. Ni siquiera don Juan pudo restablecer la disciplina entre sus tropas con la llegada del otoño. La Junta del Ejército de Flandes comprendió que la única opción prudente exigía la evacuación de las ciudades más indefendibles. En las semanas que siguieron a la derrota Las Dunas se fraguó el derrumbe del frente; una por una, las plazas fronterizas de Bergues, Dixmuda, Oudenaarde, Veurne, Gravelinas, Comines, Poperinge, Ypres, por citar las más importantes, capitularon ante los franceses e ingleses. Mientras, en la retaguardia española se extendía el rumor de que Cromwell había puesto en pie a 14.000 soldados, que desembarcaban en el puerto de Dunkerque en aquellos momentos<sup>415</sup>.

<sup>414</sup> AGS Est leg. 2092, Cartas de Juan José de Austria a Su Majestad, Nieuwpoort, 28/6/1658, Brujas, 5 y 19/7/1658; BL Add MS 14007, fols. 214r-217r.

<sup>415</sup> AGS Est leg. 2092, Carta de don Juan a Felipe IV, Bruselas, 27/9/1658; CSPV 1657-1659, 31/219, Francesco Giustinian to the Doge and Senate, Paris, 24/9/1658; 31/218, 220, 229, Francesco Gavarina to the Doge and Senate, London, 20-27/9, 18/10/1658; Firth, 1909, II: 206-209; Maffi, 2014: 150; Trápaga Monchet, 2018: 459.

Las derrotas del verano de 1658 y el relevo de los agentes implicados precipitarían los acontecimientos a partir de septiembre. A nivel personal, para el infante don Juan, sobre quien se cargó el peso de la responsabilidad de la derrota, significó un descrédito a ojos de su padre. El 10 de agosto se le entregaron nuevas instrucciones, requiriéndolo para el teatro de operaciones de Extremadura, donde parecía correr peligro Badajoz ante el empuje portugués y adonde el mismo Haro había marchado. El marqués de Caracena asumiría el gobierno interino de los Países Bajos Españoles. Dentro de los círculos cortesanos más exclusivos y próximos a la real figura corría la voz de que a don Juan José se lo había destituido, no sustituido, lo que contenía un matiz no exento de importancia, en tanto que evidenciaba la pérdida de favor<sup>416</sup>.

La desastrosa campaña estival de 1658 había concluido con una derrota sin paliativos de múltiples consecuencias. Según lo acordado, los franceses entregaron la plaza de Dunkerque a Inglaterra. Fue un duro golpe para la continuidad de la campaña corsaria, desprovista de su puerto principal, sin que Ostende pudiese compensar tal pérdida. Para un número indeterminado de corsarios flamencos (aunque, presumiblemente, muchos), la otra alternativa fue el traslado de sus bases a las villas del litoral cantábrico español, desde donde operarían contra el comercio inglés entre 1659 y 1660<sup>417</sup>. Si bien el número de unidades capturadas a los ingleses conocería un significativo ascenso en 1659, hasta alcanzar un segundo máximo con 119 presas, no menos cierto es que la cantidad de armadores corsarios descendería a lo largo de los años siguientes, manteniéndose cada vez más circunscrita al Mar del Norte.

Pero lo verdaderamente decisivo es que, observada en una perspectiva general, la campaña de 1658 puso a la Monarquía de Felipe IV contra las cuerdas sin remedio; su dispositivo militar había colapsado en Flandes; la ofensiva de los corsarios había sido parcialmente neutralizada y, tomada la plaza de Dunkerque, reducida; la Carrera de Indias seguía interrumpida, sin que ese año —el segundo consecutivo— hubiese llegado ninguna remesa de plata, ni siquiera testimonial, como en 1655-1656; al Rey Católico solo le quedaba asumir su derrota y avenirse a negociar una paz con los franceses e ingleses antes de sufrir nuevas pérdidas. Por el momento, la primera pérdida relevante a la que se asistió en septiembre fue a la de Oliver Cromwell, quien falleció el día 3 de ese mes.

---

<sup>416</sup> AGS Est leg. 2092, Carta de don Juan de Austria a Su Majestad, 30/8/1658; CSPV 1657-1659, 31/247, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 13/12/1658; Malcolm, 2019: 285. Que, toda sea dicho, concitó la reacción indignada del hijo ilegítimo del rey, convencido de haber obrado de acuerdo con la rectitud que demandaba el real servicio. Nos remitimos a la correspondencia entre don Juan José de Austria y la corte de Madrid, en AGS Est legs. 2092, 2093. No obstante, acató las órdenes que le fueron dadas y partió a su nuevo destino, acaso esperanzado por la oportunidad de redimirse a ojos de su padre, esta vez contra un enemigo aparentemente de menor entidad. Trápaga Monchet, 2018: 452-453, 459-462.

<sup>417</sup> Baetens, 1976: 69; Capp, 1989: 103.

### 4.3. El final de la República y la desactivación del conflicto anglo-español (1658-1660)

A Oliver Cromwell le llegó el óbito el 3 de septiembre de 1658 (estilo antiguo), víctima de una infección urinaria, acaso producida por la malaria y el cálculo renal que padecía. Pese a que en su lecho de muerte expresó su rechazo a que los enterrasen con el boato propio de los monarcas ni quiso tampoco que se declarase luto oficial, se ofició un funeral de Estado con honores para que el pueblo inglés se despidiese públicamente de quien por cinco años había sido su Protector. El cuerpo de Oliver Cromwell fue enterrado en la abadía de Westminster, más concretamente en la capilla de Enrique VII, donde permanecería hasta su exhumación póstuma para su ejecución en el cementerio de Tyburn, emplazamiento famoso por ser el lugar donde ahorcaban a los reos comunes de Londres<sup>418</sup>.

El *Lord Protector* no viviría lo suficiente como para contemplar por sí mismo los efectos a corto plazo de su guerra contra los españoles, ni siquiera de la batalla de las Dunas, la única verdadera gran victoria de las armas inglesas en esa guerra. Simultáneamente al fallecimiento del líder inglés, los ejércitos españoles se derrumbaban en el frente de Flandes. Menos aún pudo Cromwell contemplar las consecuencias que a largo plazo entrañaría su campaña antillana; ni siquiera para ver el cese de las hostilidades. Si hubo algo que le dio tiempo a hacer fue disponer la sucesión en su hijo Richard, cuando este, en virtud de *The Humble Petition of Advice* (1657), asumió la dignidad de *Lord Protector*, en lo que podemos interpretar como la sucesión dinástica de una república coronada. Acaso dicha decisión respondiese a una estudiada estrategia para garantizar la estabilidad política interna tras su muerte. Pese a todo, no es óbice para que transluzca el ánimo de configurar una dinastía<sup>419</sup>.

Con la muerte de Oliver y el ascenso de Richard también emergieron aquellas personas de confianza que constituyeron las hechuras del fallecido *Lord Protector*; las personas de confianza de las que había procurado rodearse y a las que había designado para puestos de responsabilidad en las administraciones civil, militar y naval, de tal forma que creyó conjurar hipotéticos golpes contra su persona<sup>420</sup>. Su yerno Charles Fleetwood fungió como *Lord Deputy* de Irlanda entre 1652 y 1657, cuyo sucesor al frente del gobierno de dicha isla entre 1657 y 1659

---

<sup>418</sup> BL Add MS 32471, fols. 4r, 16v, 61v. En su testamento dispuso que no quería ser enterrado con pompa regia ni más ostentación que la propia de un general de ejército. BNE Mss. 2386, *Relación verdadera del testamento que hizo estando cercano a su muerte Oliver Cromwell*, Madrid, José Fernández de Buendía, 1658, fol. 180v. Otra referencia, en BNE Mss. 18176/2, Testamento de Cromwell, fols. 185r-186r, cit. en Sanz Camañes, 2022: 151, 333. Para una prolija relación sobre el acto fúnebre del *Lord Protector*, consúltese *Burton's Diary*, II, Appendix VII: 516-530; CSPD 1658-1659, Memoranda concerning the Protector's funeral, 17/11/1658: 187. Richard Cromwell solicitó un servicio de 50.000 libras para sufragar el funeral de su padre. Ashley, 1962 [1934]: 45.

<sup>419</sup> Firth, 1909, I: ch. vi; Hutton, 1985: 16.

<sup>420</sup> BL Add MS 28740, fol. 59rv.

fue Henry Cromwell, uno de los hijos del soberano inglés; este situó a su cuñado John Desborough en la cúpula del NMA; Thomas Belasyse, vizconde de Fauconberg, gozó de influencia en la política nacional; como encontramos también una serie de protegidos, que podríamos considerar ahijados de Cromwell, que medraron en el escalafón militar de tierra y mar: George Monck, enviado a Escocia, o Edward Montagu, a quien se le entregó *de facto* el mando supremo militar de las fuerzas navales. El caso de mayor trascendencia fue el nombramiento de su hijo Richard como su sucesor en la dignidad de *Lord Protector*, con lo que sentaba un precedente al instaurar una dinastía personal<sup>421</sup>. La pervivencia del régimen no parecía así correr peligro, y el propio Oliver se ocupó personalmente de ello mientras vivió, incluso al componer su testamento, en el que dispuso una serie de pautas generales para que las siguiesen sus sucesores<sup>422</sup>.

Richard Cromwell no sería investido ni reconocido oficialmente *Lord Protector* hasta llegado febrero de 1659, lo que no se vio exento de polémicas en torno a sus prerrogativas como soberano<sup>423</sup>. También fue llegado ese momento cuando comprobó de primera mano la dimensión de la deuda en la que se hallaba sumido el régimen heredado de su progenitor, quien había encaminado la República a una ruinoso política belicista. Por si con ello no bastase, la creciente antipatía que fue suscitando en el seno de la clase dirigente política terminaría afectando a su sucesor. La arbitrariedad en el proceder de Oliver, irónica viniendo de quien había respaldado una impugnación contra un monarca por un manejo similar de los asuntos de Estado, le acarreó la enemistad de una parte del sector civil; la deuda militar y naval haría lo propio con sectores del estamento castrense<sup>424</sup>.

La transferencia de poderes a Richard en el último trimestre de 1658, sin embargo, fue lo bastante tranquila como para que no se presintiese el inminente derrumbe del régimen. En la cúpula de las administraciones civil y militar nada suscitó sospechas<sup>425</sup>. Tampoco dentro del alto mando naval, liderado por Edward Montague entonces, se presenció ningún sobresalto, ya que los oficiales de más graduación se limitaron a acatar la sucesión como un mero trámite, sin elucubraciones al respecto del futuro político de Inglaterra. De Richard se esperaba que supiese

---

<sup>421</sup> Aylmer, 1973: 35, 38, 50-51; Hutton, 1985: 13, 17-18; Recio Morales, 2015: 122. Referencias bibliográficas a estas personas en: *TSP*, VII: 423-425; *DNB*, 1885, IV: 142; 1888, XIII: 152-155; XIV: 403-405; 1889, XIX: 261-265; 1894, XXXVIII: 147-162; 232-237.

<sup>422</sup> BL Add MS 28470, fol. 60v. Proponía, asimismo, que con Carlos II se negociase un acuerdo en virtud del cual se comprometiese a renunciar a su derecho al trono inglés a cambio del Ducado de York, la Baronía de Belfort y una pensión anual de 30.000 libras. A los alcaldes, virreyes, oficiales militares, magistrados y otros gobernadores les otorgaba una prórroga de tres años en sus tenencias. Y concedía una amnistía para todos los reos de la Torre de Londres, a los que se pondría en libertad tras su muerte. En política exterior, instaba a que se consolidasen todas las conquistas logradas desde la alianza con Francia. BNE Mss. 2386, fols. 180v-181v.

<sup>423</sup> Hutton, 1985: 30-31.

<sup>424</sup> Aylmer, 1973: 45-46; Recio Morales, 2015: 121.

<sup>425</sup> Aylmer, 1973: 52; Hutton, 1985: 18; Hirst, 1999: 316.

gobernar con sabiduría, simplemente. De hecho, en el seno de la oficialidad naval lo que predominaba era un sentimiento republicano o neutral. Sería cuestión de pocos meses hasta que aforasen los primeros indicios de sospechas y acusaciones mutuas de deslealtad<sup>426</sup>.

La tranquilidad inicial no perduraría. En cuanto Richard Cromwell diese sus primeros pasos para cumplir su agenda personal, que contemplaba la devolución del carácter civil a la República y la desmilitarización del régimen, una cierta intranquilidad se empezaría a apoderar del estamento castrense. Richard, además de carecer de nervio para imponerse, también estaba falto de apoyos políticos<sup>427</sup>. Sus escasos ocho meses de gobierno se caracterizarían por el continuismo porque apenas contaba con margen de maniobra. Los crónicos problemas presupuestarios también agitaron a las fuerzas terrestres y navales, instilando un creciente resentimiento hacia el nuevo dirigente que pagaría el malhadado Richard Cromwell.

Entretanto, de resultas de las alteraciones acaecidas a la muerte de Oliver Cromwell se fue apagando tanto en Westminster, sede del Parlamento, como en Whitehall, sede del Almirantazgo, el interés por el conflicto con España. Es digno de notarse cómo la intensidad de esta guerra se desinfló lentamente casi por inercia propia, hasta quedar casi desactivada del todo en su último año de vigencia oficial. Entonces había otros compromisos en el exterior que captaban la atención del alto mando naval porque afectaban a intereses estratégicos ingleses mucho más decisivos que la guerra con España. Nos referimos a la crisis Báltica, motivada por la rivalidad sueco-danesa pro el control de la navegación en dichas aguas y el acceso del Sund<sup>428</sup>. Lo cual se tradujo en una presencia cada vez más activa de las fuerzas marítimas inglesas en ese escenario, en 1658-1659, con el fin de ayudar a los suecos<sup>429</sup>.

Durante el otoño de 1658 los ingleses no cesaron sus trabajos en los astilleros y bases navales de sur, donde se trabajaba en el apresto de decenas de navíos de guerra. Fue entonces cuando una escuadra al cargo del vicealmirante William Goodson se hacía a la vela con destino el Sund en apoyo de las fuerzas suecas. En la primavera de 1659 zarpó otra escuadra, compuesta por 50 naves y comandada por Montague, cuyo propósito era reforzar a Goodson<sup>430</sup>. Al despliegue naval inglés en el Sund reaccionaron los neerlandeses en noviembre de 1658 con el

---

<sup>426</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 320; Capp, 1989: 149-150.

<sup>427</sup> BL Add MS 28470, fol. 60v; Hutton, 1985: 22-23; Kishlansky, 1997: 216-217.

<sup>428</sup> TSP, VI: 851. Una síntesis de la «crisis báltica», en Capp, 1989: 107.

<sup>429</sup> En virtud de una cláusula del tratado secreto de alianza anglo-francés, ambas potencias acordaban la provisión de asistencia a Suecia en su guerra contra los daneses y polacos. AGS Est leg. 2092, Breve relación de lo que se ha ajustado y capitulado secretamente entre el rey de Francia y el Protector de Inglaterra, s.l., 10/5/1657.

<sup>430</sup> TNA SP 18/183/256, Vice-Admiral William Goodson to Lord Montagu, *Swiftsure*, Sole Bay, 30/11/1658; CSPV 1657-1659, 31/229, 270, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 18/10/1658, 15/3/1659 ; 31/274, Alvise Molin to the Doge and Senate, Vienna, 29/3/1659; CSPV 1659-1661, 32/23, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 30/5/1659 ; BL Add MS 28740, fol. 60r; TSP, VI: 614; VII: 188-189; CJ, VII: 652, 670; Firth, 1909, II: ch. xvi; Hutton, 1985: 31; Capp, 1989: 108, 335-336; Israel, 1989: 221.

despacho de nuevos convoyes artillados, dotados con hasta 4.000 efectivos, incluida una escuadra a las órdenes de Ruyter, para reforzar las fuerzas del almirante Obdam, ya presentes en la región. Estas habían infligido a los suecos una severa derrota en el combate naval del 29 de octubre de 1658. En el verano de 1659 el dispositivo naval neerlandés desplegado entre Sjælland y Fyn concentraba 78 naves y 17.000 efectivos, que asistían a los ejércitos y flotas de Dinamarca en la defensa de los pasajes que conectaba el Mar del Norte con el Báltico<sup>431</sup>.

El despacho de estas formaciones por parte de ingleses y neerlandeses respondía más bien a intimidatorias demostraciones de fuerza que a una verdadera predisposición a entrar en una guerra declarada. Pero sin romper formalmente, la actividad de las armadas neerlandesas en el Báltico sirvió al menos para que Inglaterra mantuviese dos escuadras desplegadas en esa zona hasta avanzado el verano de 1659. Y ello fue en detrimento de otros frentes navales, inclusive el Golfo de Cádiz, al que cada vez se le fueron destinando menos unidades. Los oficiales del Consejo de Indias conocían bien estos aprestos ingleses para el Sund, gracias a sus informadores en Inglaterra, pero continuaban recelando de que los verdaderos designios de los ingleses apuntasen de nuevo a las Indias o a Cádiz<sup>432</sup>. Un fallo en el bloqueo naval inglés permitió que el 5 de junio de 1658 los galeones al cargo del marqués de Villarrubia se hiciesen a la vela en conserva de la flota de Tierra Firme sin ser importunados<sup>433</sup>.

En la disminución de la intensidad del conflicto con España interfirió el desvanecimiento de los ánimos iniciales, unido a una sensación generalizada de hastío ante la prolongación indefinida de la contienda, que a fines de 1658 se encaminaba a su cuarto año, cuando se había presupuesto que sería una campaña fácil, rápida y victoriosa, que reportaría inmensas riquezas. Contra los planes previstos inicialmente, la guerra había devenido en un interminable, tedioso y dispendioso conflicto basado en campañas de bloqueo, vigilancia de puertos y costas, labores rutinarias de patrulla, seguimiento del enemigo y defensa de las propias rutas de abastecimiento marítimo ante el hostigamiento de los corsarios. Nada de gloria, nada de fama ni de botín. Además de acarrear fortísimos gastos en logística, la ausencia de combates y de perspectivas de ascenso propició que la apatía se apoderase de la mayoría de los oficiales, que no acertaban a comprender el sentido de esa guerra.

---

<sup>431</sup> Capp, 1989: 108-109. Los informes que Francesco Giavarina, embajador veneciano en Londres, remitió a Venecia entre noviembre de 1658 y junio de 1659 aportan abundante información acerca de las maniobras militares inglesas en el Sund en ayuda a los suecos. CSPV 1657-1659, *passim*. Para una referencia bibliográfica, consúltese: Israel, 1989: 221; Bruijn, 2011: 71-72.

<sup>432</sup> AGS Est leg. 2092, Cartas de don Esteban de Gamarra a Su Majestad, La Haya, 3, 10/5 y 14/6/1657; AGI IG leg. 773, Consultas del Consejo de Indias, Madrid, 4 y 6/12/1658, 8/3/1659.

<sup>433</sup> AGI Co lib. 52, Carta del Consulado al duque de Medinaceli, Sevilla, 8/6/1658, fols. 192v-193r.

Por el lado español el panorama se presentaba más adverso en Europa llegado el otoño de 1658, cuando todos los indicios apuntaban a una inminente rendición ante los franceses y el arranque de negociaciones de paz<sup>434</sup>. A finales de junio de 1658, con la consumación de la caída de las líneas defensivas en Flandes, don Juan José, desde su cuartel provisional en Nieuwpoort, le planteó por escrito al conde de Peñaranda la necesidad de un arreglo con Cromwell que cerrase ese conflicto lo antes posible. Partía de la premisa de que la Monarquía Hispánica ya no disponía de medios con que atender todos los compromisos militares activos entonces, tanto en Europa como en ultramar, lo que exigía una claudicación en alguno de esos frentes para salvar el resto, emulando una lógica similar a la que había guiado el hacer de la diplomacia española con los Estados Generales de las Provincias Unidas en 1648. En vista de la nula predisposición por parte de Mazarino a negociar, a don Juan se le ocurrió tantear a Cromwell<sup>435</sup>.

El conde de Peñaranda era del mismo parecer, y hasta exhibió más osadía que don Juan, al proponer por escrito a Madrid que cediese a las pretensiones de Cromwell con respecto a la libre navegación comercial a las Indias. Eso sí, matizaba el conde que se cedería dentro de unas condiciones estrictas que regularía el puerto de embarque de la carga, el número de navíos y el volumen y valor de la carga<sup>436</sup>. Siempre sería más conveniente que exponerse al riesgo de perder las demás villas portuarias de los Países Bajos en caso de proseguir con la guerra. Sin embargo, esta postura era excesivamente garantista con los intereses ingleses como para que transigiesen don Juan, Caracena y Cárdenas. A juicio de ellos, la horadación del monopolio comercial con las Indias no compensaría la retención de algunas plazas flamencas.

Alonso de Cárdenas tampoco se veía capaz de conducir con éxito las negociaciones con el ejecutivo de Oliver Cromwell porque dudaba de la posibilidad de concretar con el soberano inglés alguna medida que contentase a ambas partes, como así lo acreditaba su larga experiencia. Además, se anteponían dos obstáculos insoslayables: 1) la contradicción que implicaba entrar en negociaciones con Cromwell cuando al mismo tiempo se mantenía una alianza con Carlos II; y 2) la inestabilidad interna que empezaba a acusar el régimen inglés en el plano político y hacendístico<sup>437</sup>. El antiguo embajador español en Londres expuso por carta a don Juan la encrucijada en que se encontraba la Monarquía Católica:

---

<sup>434</sup> CSPV 1657-1659, 31/221, Francesco Giustinian to the Doge and Senate, Paris, 1/10/1658; 32/225, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 4/10/1658; Hutton, 1985: 76; Capp, 1989: 148.

<sup>435</sup> AGS Est leg. 2092, Carta de don Juan José de Austria al conde de Peñaranda, Nieuwpoort, 30/6/1658.

<sup>436</sup> AGS Est leg. 2092, Carta del conde de Peñaranda a Su Majestad y Consejo, Brujas, 15/7/1658.

<sup>437</sup> AGS Est leg. 2092, Carta de don Alonso de Cárdenas a don Juan José, Bruselas, 5/7/1658; Carta del marqués de Caracena a Su Majestad y Consejo, Nieuwpoort, 20/7/1658.

Con estos presupuestos y que el estado que hoy tienen nuestras cosas pide un remedio pronto de pacificarnos o con franceses o con el Protector, siendo tan difícil el conseguirlo con aquel tirano—refiriéndose a Cromwell—, yo tendría por más honesto, más fácil y conveniente introducir el tratado con el Rey Cristianísimo [...] pues ha llegado el caso de tomar partido y conformarse con el tiempo y con la vecindad mayormente ofreciendo Francia la paz, que, aunque sea sin intención de concluirla, por lo menos en el estado en que nos hallamos es gran conveniencia quitarnos la vergüenza de pedirla, y una vez introducido el tratado y modificadas las condiciones que pidiesen<sup>438</sup>...

Estas cábalas alrededor de una posible negociación se verían truncadas con la inesperada muerte de Oliver Cromwell, justo cuando la contienda parecía desarrollarse más favorable que nunca para el bando inglés. Con la ausencia del *Lord Protector* también se fue el principal valedor y ejecutor de la beligerancia antiespañola. Aunque el régimen llevaba desde el último año dando muestras insoslayables de agotamiento, no podemos imaginar con precisión la evolución que hubiesen tomado los acontecimientos militares con España de haber continuado Cromwell. Se trata cuanto menos de un sugerente ejercicio de historia contrafactual con el que invitamos a la reflexión en torno a los imponderables que jalonan el devenir histórico. Lo que queda es la realidad histórica entendida en su sentido más positivista: es decir, los hechos *tal y como ocurrieron* (por hacer nuestra la expresión rankeana). Si el fallecimiento de Oliver allanó el camino al armisticio, sí parece claro que no necesariamente implicó un cese del fuego. La contienda todavía se prolongaría por un año y medio, al margen de su intensidad, aunque se deteriorase casi al mismo compás que lo hacía el malogrado gobierno de Richard. Lo que nos invita a preguntarnos si acaso en la postergación del armisticio no subyació la ausencia de una autoridad política firme en Inglaterra con la que conducir las negociaciones.

Mientras los estadistas discutían los senderos conducentes a una paz todavía indefinida, la guerra continuaba, y con ella todas las miserias asociadas. Los corsarios al servicio de Felipe IV prosiguieron sus operaciones de rapiña, ahora basculadas hacia el Cantábrico, aunque ya no eran más que una sombra de la virulencia conocida en el bienio de 1656-1657. Las escuadras inglesas continuaron vigilantes en los pasos estratégicos que seguían las flotas de Indias<sup>439</sup>, y los informadores de que disponían los españoles entre los mercaderes que comerciaban con Inglaterra desde los puertos franceses de Nantes, Dieppe y Ruán alertaban del apresto de fragatas en grupos de 4 y 6, hasta 24-27, para posarse sobre Cádiz<sup>440</sup>. El frente mediterráneo, aunque

---

<sup>438</sup> AGS Est leg. 2092, Carta que don Alonso de Cárdenas envió a don Juan José, Bruselas, 5/7/1658.

<sup>439</sup> AGI IG leg. 773, la Casa de la Contratación a SM, con carta de don Jerónimo Ladrón de Cegama, para aprestar dos navíos de aviso, Sevilla, 15/10/1658; Consulta del Consejo de Indias para aplicar 11.000 pesos en el apresto de dos navíos de avisos para que previniesen a los capitanes de las flotas de Indias, Madrid, 23/10/1658; CSPV 1657-1659, 31/238, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 8/11/1658.

<sup>440</sup> AGI IG leg. 773, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 29/11/1658.

secundario, aún registraría actividad militar entre otoño de 1658 y primavera de 1659 de la mano de los corsarios baleares y la escuadra de Andrés Davalos de Sangro príncipe de Montesaichio, que combatían a la escuadra de Stoakes, de 15 fragatas<sup>441</sup>.

Con todo, las autoridades españolas nunca bajaron la guardia, pues la presencia de naves inglesas, habitualmente en grupos de cinco a ocho, continuaría a lo largo del invierno y de la primavera de 1659. Solían patrullar la derrota entre las Azores y el Algarve, así como el tramo litoral comprendido entre el Cabo de San Vicente y el Estrecho de Gibraltar, al tratarse de los pasajes donde era más posible interceptar las flotas de Indias en su singladura de regreso a Cádiz. Los oficiales del Consejo deliberaban sobre la posibilidad de que la escuadra inglesa se hubiese desplegado cien leguas al Oeste del Cabo de San Vicente, con lo que dispondrían de puertos a sotavento para resguardarse en caso de fuerte temporal. Por lo demás, desde el Consejo apremiaban al duque de Medinaceli para que se apurase todo lo posible en el despacho de los avisos<sup>442</sup>. Ocasionalmente, realizaban incursiones hacia el Este, merodeando la costa mala-gueña y berberisca. Los gobernadores de los presidios de la zona nunca cesaron de remitir informes a Madrid dando parte de tales movimientos. A tenor de los rumores que corrían, se temía que en Lisboa los ingleses estuviesen aprestando otras doce fragatas para reforzar la presión sobre Cádiz, aunque debía tomarse con precaución<sup>443</sup>.

No era mucho lo que podían oponer los españoles, pese a que desde agosto de 1658 se había apremiado con denuedo en el armamento de una escuadra de 30 bajeles para romper el bloqueo naval inglés. Este proyecto se fue posponiendo hasta quedar en nada, como tantas otras veces. Y es que la precariedad por la que atravesaba el sector marítimo en aquellos años imposibilitaba la prolongación indefinida de la contienda con Inglaterra, empantanada por la incapacidad de cada bando de asestar un golpe decisivo al enemigo. Al duque de Medinaceli se le requirió que aprestase sus galeras y cualquier bajel de servicio que reconociese en la bahía de Cádiz para la composición de una armada. La falta de presupuesto desvaneció todas estas pretensiones, reducidas a simples deseos. Faltaban barcos, pertrechos, artillería y efectivos que sirviesen como gente de mar y guerra, según los informes del propio duque<sup>444</sup>.

---

<sup>441</sup> TNA SP 25/98/21, President Johnston to Captain Stoakes, Whitehall, 27/6/1659; BL Eg MS 336, *Relación verdadera de los felices sucesos que han tenido los bajeles del Reino de Mallorca contra los enemigos de esta Católica Corona: franceses, ingleses y moros*, Madrid, Julián de Paredes, 1658, fols. 232r-233v; BNE MSS/2387, *Relación verdadera de lo que han obrado las tres escuadras de navíos de guerra del Reino de Mallorca, desde los últimos de septiembre del año pasado de 1658 hasta los primeros de mayo de este año de 1659*, Madrid, Julián de Paredes, 1659, fols. 131r-132v; CSPV 1657-1659, 31/240, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 15/11/1658; AGI IG leg. 773, Consejo de Indias, Madrid, 6/12/1658.

<sup>442</sup> AGI IG leg. 773, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 10/12/1658.

<sup>443</sup> AGI IG leg. 773, Consultas del Consejo de Indias, Madrid, 5 y 8/3/1659.

<sup>444</sup> AGI IG leg. 773, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 6 y 10/12/1658 y 5/2/1659.

Apenas había veinticinco naves disponibles, y no en buenas condiciones de navegación, pues incluso la capitana real, surta en la rada de Pasajes, hacía aguas, mientras que el futuro de los barcos anclados en los caños de La Carraca no era ni mucho menos más halagüeños, dado que, por la falta de materiales, ni siquiera se les podía dar carena. Del presupuesto de 1.500.000 escudos para componer la armada, ya se habían consumido 454.578 en el asiento de 1.400.000 raciones contraído con el proveedor Manuel de León, además de otros 392.647 escudos en el asiento de los ocho barcos de la escuadra de Cabeza de Vaca, con los que se esperaba llegar a la treintena. Los 652.772 escudos restantes serían abonados en cinco meses, confiando que para entonces ya hubiesen retornado las flotas de Indias con la plata a bordo<sup>445</sup>. Faltaba dinero para despachar los bajeles del asiento de Cabeza de Vaca y la Armada de Flandes, incluso con fines rutinarios de patrulla y vigilancia de costas para combatir el contrabando<sup>446</sup>.

Como igualmente faltaba caudal para costear el suministro artillero en los almacenes de la bahía Cádiz con el que armar los galeones. Así que se intentó remediar esta carencia con el envío de las 76 piezas de artillería que habían quedado en Tenerife pertenecientes a los galeones de la flota de Nueva España hundida durante la batalla con la fuerza de Blake, pues se necesitaba atender sin demoras los requerimientos de la Armada del Mar Océano<sup>447</sup>. Esta formación, además, se había visto muy menoscabada en los últimos años por el trasvase de algunas unidades suyas a la Armada de la Carrera de las Indias para el refuerzo de los galeones de la plata. Los galeones *San Felipe*, *San Martín*, *Santiago* y la urca *Hércules* navegaron a las Indias en conserva de la armada del marqués de Villarrubia, quien vendería dos de esos barcos, el *San Felipe* y el *Hércules*, con todos sus bastimentos, pertrechos y suministros a bordo. Ambas pérdidas sobrevinieron en unos momentos de escasez de barcos y estrecheces presupuestarias que hacían peligrar más aún la defensa de la navegación<sup>448</sup>.

El marqués de Villarrubia vendió el *San Felipe* en Portobelo por 7.336 pesos e hizo lo propio con la urca *Hércules* en Cartagena, aunque desconocemos por cuánto. En una consulta de la Junta de Armadas del 23 de mayo de 1659 se propuso que Villarrubia abonase al pagador general del Mar Océano don Antonio de Fuentes Vizcarreto, el dinero de la venta de ambos bajeles, de sus bastimentos, pertrechos y demás suministros, dando razón del paradero de los mismos, incluida la artillería, armas ligeras, pólvora y municiones a fin de restituírsele a la

---

<sup>445</sup> AGS GYM leg. 3421, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 14/1/1659.

<sup>446</sup> AGS GYM leg. 3421, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 14/5/1659.

<sup>447</sup> AGS GYM leg. 3421, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 30/4/1659.

<sup>448</sup> AMN VP 78/75/116, 119, Mapa de bastimentos para los galeones de Tierra Firme de 1658 y galeones de refuerzo de la Armada del Mar Océano, Cádiz, 1/6/1658, fol. 414r; AGS GYM leg. 3406, Relación de materiales y gastos de proveeduría para acabar la composición de los bajeles de las armadas, Cádiz, 22/8/1657; Resumen de lo que es necesario para prevenir y proveer los bajeles de las armadas, El Puerto de Santa María, 25/8/1657.

formación. Llegado octubre, y después de varias reiteraciones, el marqués de Villarrubia aún no había cumplido con esa orden<sup>449</sup>.

Y no menos importante; faltaban hombres que tripulasen e insuflasen vida y alma a las reales formaciones navales. La vorágine de la guerra había devorado por décadas las vidas de los súbditos de la Católica Majestad, constantemente llamados a las levadas, vaciando de hombres los reinos de la Corona de Castilla, con una incidencia muy acusada en las áreas septentrionales, el Reino de Galicia y el litoral cantábrico. La pérdida de hombres, asimismo, conllevaba otros males asociados aparte de la menor disponibilidad de tropas, como la disminución de la productividad económica y la merma en la cobranza de las rentas reales y demás contribuciones<sup>450</sup>. Lo resumía de la siguiente forma un memorial de servicios que en 1656 hizo escribir don Vicente Gonzaga, gobernador y capitán general del Reino de Galicia, cuando se le requirió que levantase tres tercios —6.000 hombres— completamente equipados y uniformados, a lo que replicó que era un número demasiado alto:

...el dicho reino se halla tan pobre y con tantos empeños y necesidades y tan gravados sus naturales, que no es posible cumplir con lo referido, siendo esto su mayor sentimiento y para que se conozca su imposibilidad, le es preciso representar a Vuestra Majestad sus muchos, leales y continuados servicios, y el estado en el presente se allá, exhausto de gente y caudal en los naturales, para que se hagan las contribuciones y repartimientos necesarios a expediciones tan grandes<sup>451</sup>.

Todo lo más que podía hacerse era poner sobre alerta al general de galeones, el marqués de Villarrubia, o a cualquiera de los cabos bajo su mando por medio de correos despachados en ligeros navíos de aviso. A fines de noviembre de 1658 el conde de Villaumbrosa cerró por valor de 8.350 pesos un asiento con los dueños de cuatro naos —*San Nicolás, Santiago, San Mateo y Ciudad de Lisboa*— y dos barcos de cubierta para que navegasen respectivamente a las Azores, a reconocer la presencia de fragatas enemigas o salir al encuentro de los galeones, y a las Canarias para prevenir a las autoridades insulares en caso de que avistasen la formación del marqués de Villarrubia<sup>452</sup>. Se hicieron a la mar el 2 de enero de 1659 y, después de dos meses de inspección por el archipiélago de las Azores y los cabos del Algarve, la nao *San Mateo* advirtió la presencia de algunas fragatas inglesas de entre 300 y 600 toneladas de porte y de

---

<sup>449</sup> AGS GYM leg. 3421, Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 29/10/1659.

<sup>450</sup> Stradling, 1992: 177.

<sup>451</sup> BNE Mss. 2384, fol. 354v.

<sup>452</sup> AGI IG leg. 773, Carta del conde de Villaumbrosa a SM, con una relación incluida de las embarcaciones ajustadas para hacerse a la mar, Sevilla, 22/11/1658, visto en consulta del Consejo de Indias, Madrid, 26/11/1658, Relación de las embarcaciones que se han ajustado para salir a la mar y las que han de ir a Canarias, s.l., s.f.

entre 28 y 54 piezas de artillería, al acecho de los galeones de la plata<sup>453</sup>. A mediados de enero, fueron capturadas en las Azores por los ingleses las naos *Santiago* y *Ciudad de Lisboa* junto a los cabos que las capitaneaban, Diego de Orbayo y Martín de Zuzunaga, hasta comienzos de febrero, cuando fueron devueltos en la isla de la Palma<sup>454</sup>.

Precisamente, las Islas Canarias fue el otro pasaje donde con más frecuencia se avistaron naves extranjeras en aquellos meses de invierno y primavera de 1659. Las más de las veces eran mercantes de neerlandeses e ingleses que descargaban mercancías para luego enviarlas de forma fraudulente a las Indias<sup>455</sup>. Las fragatas inglesas acostumbraban a merodear por las inmediaciones del archipiélago, generalmente en grupos de entre ocho y diez, a la espera de los galeones de la plata, según los informes remitidos por el gobernador Alonso Dávila y por el veedor militar Manuel de Barrezueta<sup>456</sup>. Las autoridades insulares respondieron de forma similar a las de Cádiz: despachar navíos de aviso, en este caso seis, a Madeira y Azores para prevenir al marqués de Villarrubia<sup>457</sup>. Pero, al margen de la presencia de naves inglesas cerca de las costas españolas, lo cierto era que su actividad y agresividad con respecto a 1655-1657 se había reducido sensiblemente, aunque tales noticias pudiesen sugerir lo contrario. En realidad, la actividad naval inglesa en el mar casi había cesado del todo en la primavera de 1659. A comienzos de ese año, la corte española prestaba más atención a la catastrófica derrota en Elvas, donde el ejército dirigido por Haro quedó prácticamente laminado tras encajar más de diez mil de bajas, la mitad de ellas definitivas<sup>458</sup>.

Por entonces los disturbios se intensificaban en las Islas Británicas. Las consternaciones más prioritarias para la oficialidad terrestre y naval de Inglaterra se centraban exclusivamente en asuntos domésticos. Preocupaba en particular la problemática desmovilización de las tropas en servicio que pergeñaba Richard Cromwell, para recelo del estamento militar. Además, cabía preguntarse de dónde obtendría los fondos necesarios para pagar las licencias de los soldados desmovilizados y cómo estos reaccionarían. A la sazón había en Inglaterra doce regimientos de infantería, doce de *ironsides* y uno de dragones en activo; lo que computaba unos 40.000 hombres en armas en total. Los planes del joven *Lord Protector* encendieron los ánimos en la cúpula

---

<sup>453</sup> AGI IG leg. 773, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 18/3/1659.

<sup>454</sup> AGI IG leg. 773, Carta de Alonso Dávila y Guzmán a Felipe IV, Tenerife, 3/3/1659.

<sup>455</sup> AGI IG leg. 773, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 24/12/1658.

<sup>456</sup> AGS GYM leg. 3421, Carta de Manuel de Barrezueta, veedor de la gente de guerra en Canarias, dirigida al rey, Tenerife, 7/3/1659; vista en el Consejo de Guerra, Madrid, 31/3/1659; AGI IG leg. 773, Carta de Alonso Dávila y Guzmán a Felipe IV, Tenerife, 3/3/1659; Consultas del Consejo de Indias, Madrid, 26/3 y 2/4/1659.

<sup>457</sup> AGI IG leg. 773, Relación de los avisos enviados por el gobernador de Canarias, adjunto con la carta de Alonso Dávila a Felipe IV, Tenerife, 3/3/1659; AGS GYM leg. 3421, Avisos fletados desde Tenerife para prevenir a los generales de los galeones de la plata, visto en el Consejo de Guerra, Madrid, 31/3/1659.

<sup>458</sup> CSPV 1657-1659, 31/266, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 14/2/1659; Malcolm, 2019: 285-286.

del Consejo de Oficiales —el GCA— y galvanizaron la oposición de los militares al régimen<sup>459</sup>. Especialmente sensible era la situación en Irlanda y Escocia, donde desde 1657 se arrastraban disputas en torno al uso de los ingresos públicos y *assessments* locales para gastos de mantenimiento de las guarniciones y tropas del NMA allí acantonadas<sup>460</sup>.

Los oficiales del CGA le expusieron a Richard el malestar imperante en las tropas. Para costear las licencias necesitaría un servicio de 890.000 libras, pero se encontró con la negativa del Parlamento, dada la falta de numerario y la deuda pública de 2.500.000 libras. A los militares les instó, por consiguiente, a rubricar una declaración de compromiso con la Cámara de los Comunes, lo que chocó frontalmente con las demandas del CGA<sup>461</sup>. Para abril, las arcas inglesas habían ingresado en el último año 1.517.274 libras esterlinas, cifra muy superior a las exiguas 143.652 correspondientes a Escocia y las 207.790 que ingresaba Irlanda, donde, sin embargo, el número de efectivos movilizados era mayor en términos absolutos y relativos, y por lo tanto, insuficiente para atender todas las licencias<sup>462</sup>.

El tiempo corría en contra de Richard, quien, falto de un partido gubernamental cohesionado que representase a la sociedad civil frente a los militares, veía cómo su ejecutivo se quedaba aislado frente al cierre de filas en la cúpula militar terrestre y naval. La situación estalló en abril con la ruptura entre los elementos todavía activos del Protectorado, conocidos como *cromwellians*, *protectorians* o *courtiers*, y la cúpula del GCA, aliada con la oposición republicana y partidaria de recuperar el *Rump Parliament* que Cromwell disolvió en abril de 1653. En definitiva, una insólita mezcolanza de viejos *Rumpers*, republicanos desencantados con el Protectorado, tales como Haselrig, Scot, Vane Jr. y Ludlow, presbiterianos moderados y monárquicos partidarios de restaurar el orden previo a 1640. Lo único que los había mantenido unidos había sido su oposición al ejecutivo de Richard Cromwell<sup>463</sup>.

Fue en ese contexto de fragmentación de la clase dirigente cuando, ante la presión ejercida por el sector radical del GCA, el Parlamento se disolvió en los días 19-20 de abril, en lo que puede interpretarse como el tercer golpe de estado dado por los militares contra la cámara de representantes. El 7 de mayo asumió el poder ejecutivo *de facto* un Comité de Salud que

---

<sup>459</sup> Hutton, 1985: 5; Recio Morales, 2015: 124.

<sup>460</sup> Aylmer, 1973: 50, 52; Hutton, 1985: 62.

<sup>461</sup> *CJ*, VII: 627-631; *Burton's Diary*, IV: 361-448; Hutton, 1985: 35; Kishlansky, 1997: 217.

<sup>462</sup> BL Add MS 32471 [April 1659], fols. 60r-63r. Una relación prolija de las partidas presupuestarias para los ejércitos desplegados en los tres reinos, incluidas las guarniciones de los castillos, en los años 1658, 1659 y 1660, en: TNA PRO 30/24/33/14, fols. 1-5, 25-28, 34-45, 58-59.

<sup>463</sup> Aylmer, 1973: 52; Hutton, 1985: 29-30; Kishlansky, 1997: 218. Esta fragmentación entre partidos la explicaba así Thomas Hobbes en su obra *Behemoth*: «Hay aquí tres partidos: el Protector, el Parlamento y el Ejército; el Protector contra el Parlamento y el Ejército, el Parlamento contra el Ejército y el Protector, y el Ejército contra el Protector y el Parlamento». Hobbes, 2018 [1861]: 255.

restauró el Consejo de Estado y el *Rump Parliament*<sup>464</sup>. Estas medidas vinieron acompañadas de la renuncia formal por parte de Richard Cromwell, presumiblemente bajo arresto domiciliario en Whitehall, el día 25, quien comprobó lo insostenible de su situación. Abandonó la capital británica tras su renuncia. Así se consumó la caída del Protectorado<sup>465</sup>. Ahora, sin la figura del *Lord Protector* Richard Cromwell como enemigo común, el heterogéneo grupo opositor se hizo añico entre sus distintas facciones constituyentes.

Muchos de los políticos que sobrevivieron al Protectorado vieron cómo les eran restauradas sus competencias políticas en la purga de mayo-junio de 1659, que también afectó a alto mando militar tanto terrestre como naval. Se rescataron asimismo los procedimientos gubernativos del período republicano temprano, como los comités y comisiones no parlamentarias<sup>466</sup>. Con el objeto de atenuar el impacto de las purgas en los cuadros técnicos administrativos, en virtud de una ley de inmunidad aprobada el 13 de mayo, se procuró la salvaguarda de la integridad de quienes habían ejercido cargos de responsabilidad gubernativa durante los años del Protectorado<sup>467</sup>. Pero las perspectivas se hacían más aciagas conforme avanzaba la primavera, cuando sobre los reinos británicos planeaba de nuevo el fantasma de la vieja pugna *court vs. country* que ya desgarrase al archipiélago en los años cuarenta.

La etapa que se abrió entonces y que se prolongaría hasta el retorno del monarca en la primavera de 1660 fue de un largo y violento *impasse* en el que hubo cabido para la indefinición de patrones ideológicos concretos atinentes al gobierno y la actuación política. Las decisiones se tomaban condicionadas por la inmediatez de los acontecimientos, lo que imponía una constante improvisación por parte de quienes ostentaban el poder *de facto*<sup>468</sup>. También se caracterizó por la anarquía concomitante con la descomposición del aparato administrativo republicano.

---

<sup>464</sup> El Comité de Salud estaba lo constituyeron: Charles Fleetwood, Arthur Haselrig, Henry Vane Jr., Edmund Ludlow, William Sydenham, Richard Salwey y John Jones, a quienes se unieron John Lambert, John Desborough, James Berry y Thomas Scot. TNA SP 25/91/7-12, Act of Parliament for constituting a Council of State, Westminster, 19/5/1659. Estos nuevos integrantes del Consejo de Estado fueron: Charles Fleetwood, Henry Vane, Arthur Haselrig, Oliver St. John, Edmund Ludlow, Algernon Sydney, Bulstrode Whitelocke, Richard Salwey, Herbert Morley, Thomas Scot, Robert Wallop, James Harrington, Valentine Wauton, John Jones, William Sydenham, Henry Neville, Thomas Challoner, John Downes, George Thompson, John Dixwell, Robert Reynolds, Thomas Fairfax, John Lambert, John Desborough, James Berry, John Bradshaw, Ashley Cooper, Horation Townsend, Archibald Johnston, Robert Honeywood, Josiah Barnes; *CJ*, VII: 654

<sup>465</sup> BL Add MS 28470, fol. 60v. Una breve relación bibliográfica sobre la caída del Protectorado, en Aylmer, 1973: 52-53; Hutton, 1985: 33, 37-42; Woolrych, 2002: 707-726; Recio Morales, 2015: 124.

<sup>466</sup> *AOI*, May, 1659: 1.277-1.282; August 1659: 1.342-1.343, Aylmer, 1973: 54-55; Capp, 1989: 335.

<sup>467</sup> De la introducción de dicha ley se ocupó un comité conformado por el sargento Hill, los señores Scot, Martin, Vane, Haselrig, Corbett, Smith, Garland, Biagrave, Lechmere, Godwin, Harrington, los coroneles Waite, Downs, Sydney, Sydenham, Morley, Dove, Dixwell, Bennet, Jones, el teniente-general sir Edmund Ludlow, el *major* Salwey, el doctor Palmer o cualquiera ocho de los citados. *CJ*, VII: 653-654, 661-663, 672-673; Aylmer, 1973: 54-55. Los comisarios navales dimitieron en masa en abril de 1659 ante la acumulación de atrasos y el desvío de partidas presupuestarias que le correspondían a la marina. Capp, 1989: 341.

<sup>468</sup> Aylmer, 1973: 57.

Poseía un resabio que evocaba a la crisis política de 1640-1641, aunque con los agentes invertidos. Ahora, sin embargo, había un añadido sin precedentes: la fractura en el seno de la oficialidad militar.

De un lado, la facción de la Wallingford House, de tendencia radical, que contaba con el respaldo de algunos jefes militares con escaño en el Consejo de Ejército (GCA)<sup>469</sup>; del otro lado, aquellos sectores militares moderados y presbiterianos, cuyas figuras más relevantes eran George Monck y Edward Montagu, al frente de las tropas acantonadas en Escocia y de la *Navy*, respectivamente, a quienes se les unirían algunos republicanos moderados como Arthur Haselrig y Thomas Scot, inquietos por la deriva radical del Comité de Salud y del GCA. En común tenían el compromiso de defender la libertad y amplia representatividad del Parlamento, lo que exigía la contención de las sectas radicales<sup>470</sup>. Esta conflictiva fase, que se extiende hasta febrero de 1660, es una de las más complejas del siglo XVII y ha conocido por parte de algunos especialistas el apelativo de *cuarta fase* de la Guerra Civil<sup>471</sup>.

La creciente volatilidad de que adolecía la organización política interna en el conjunto de las Islas Británicas obligó al nuevo ejecutivo —al *Rump* restaurado— a adoptar un enfoque radicalmente diferente en los asuntos externos que sustituyese la diplomacia de fuerza por una más proclive a la vía negociada. En el primer semestre de 1659 era tal el despliegue naval inglés en el extranjero que prácticamente no quedaban unidades velando por la seguridad de las aguas territoriales<sup>472</sup>. Se trataba de una reorientación hacia el interior impuesta por la quiebra del aparato estatal-fiscal republicano a partir del verano. Porque, en efecto, en la retirada naval inglesa también interfirió el colapso hacendístico. El *Exchequer* ya no podía sostener financieramente las 14.000 libras mensuales que se debían en concepto de salarios, socorros y víveres a aquellas unidades aún movilizadas en campaña<sup>473</sup>. Y para empeorarlo todo, el despliegue de las dos escuadras al Sund agotó las existencias de pertrechos navales almacenados en los astilleros del

---

<sup>469</sup> Hutton, 1985: 47, 51-52. Entre los que se encontraban John Lambert, Charles Fleetwood, Robert Lilburne (hermano del líder *leveller* John Lilburne) y Edmund Ludlow. La facción Wallingford House se llamaba así por el lugar de reunión de los *grandees* del GCA el 6 de mayo de 1659. Hobbes, 2018 [1681]: 255-256. Sobre la figura de Robert Lilburne, menos conocida que la de su hermano, véase *DNB*, 1893, XXXIII: 250-251.

<sup>470</sup> BL Add MS 28470, fols. 124r-126r; Hutton, 1985: 65-67.

<sup>471</sup> Dado que se trata una crisis que ha recibido una exhaustiva atención por parte de la historiografía anglosajona especializada y teniendo en cuenta que no es este un asunto en el que detenernos, consideramos que bastará con mostrar unas pinceladas generales que nos ayuden a contextualizar el final de la guerra anglo-española. Si se quiere profundizar al respecto, existe una profusa literatura especializada a la que nos remitimos. Merece comenzar por una fuente como las *Memorias* de Edmund Ludlow, quien fuese testigo de aquellos acontecimientos: Ludlow, 1894, II. En cuanto a las fuentes historiográficas, hemos optado por una pequeña selección bibliográfica que sirva para abrir camino: Firth, 1909, II; Davies, 1955; Hutton, 1985: ch. ii.; Hirst, 1999: ch. xiii; Keeble, 2002: 5-31; Woolrych, 2002: 727-756.

<sup>472</sup> Para conocer el orden de batalla en los *narrow seas*, consúltese Oppenheim, 1988 [1896]: 342.

<sup>473</sup> *Clarke Papers*, III, 102-103.

país, obligando a cancelar el apresto de futuras armadas, pues las cadenas logísticas habían llegado a su límite<sup>474</sup>.

En tales circunstancias, el *Rump*, antes de su disolución, concluyó en junio que la opción más inteligente era el abandono de la política de fuerza. De hecho, ya en mayo fue abandonada la retórica belicista en la cuestión báltica, como lo reflejó el envío de una comisión negociadora encabezada por Algernon Sidney (del partido radical), sir Robert Honeywood y Thomas Boon, para concertar un acuerdo honroso con Copenhague y La Haya, en virtud del cual se garantizase la navegación inglesa a través del Sund y el suministro de pertrechos navales, a cambio de poner fin a la ayuda militar brindada a Suecia<sup>475</sup>. Al mes siguiente, en julio, las fuerzas navales inglesas allí presentes, comandadas por Montague y Ayscue, comenzaron un regreso escalonado a sus bases de Inglaterra. Sin embargo, debido a las acciones militares emprendidas por la armada de las Provincias Unidas contra los suecos, que forzó a Carlos X a una paz desfavorable, la tensión bélica no cesó, como tampoco mejoraron las relaciones anglo-neerlandesas<sup>476</sup>.

En cuanto al conflicto con España, ahora que el régimen del Protectorado había caído, ganaban peso las voces partidarias de la paz, si bien desde diciembre de 1658 había indicios de posturas favorables al armisticio<sup>477</sup>. Al nuevo ejecutivo inglés no le interesaba lo más mínimo proseguir una guerra tan ruinosa de la que no se podía esperar ningún beneficio tangible, más allá de algunas conquistas puntuales en Flandes y la captura de Jamaica. Sin embargo, para los inestables y efímeros gobiernos que se sucedieron entre mayo de 1659 y febrero de 1660 había asuntos de mucha más gravedad que atender. La paz era preferible. De paso, se satisfacerían las apremiantes súplicas de la comunidad mercantil, que en los últimos cuatro años no había dejado de insistir en sus reivindicaciones contra la guerra<sup>478</sup>.

Otro factor que acaso intercedió a favor del armisticio subyaciese en la futilidad misma del conflicto. Las proclamas providencialistas de Cromwell resultaban entonces muy lejanas, casi pertenecientes a una época del todo ajena, y debían sonar irrisorias a la vista de los pocos resultados obtenidos. Solo se consiguió la captura de la plata en septiembre de 1656, y fue una suma irrelevante para resarcir los costes de una guerra impopular que, a diferencia del conflicto anterior con los neerlandeses, no había reportado gloria ni ganancias. No suficiente con ello, el

---

<sup>474</sup> *CJ*, VII: 773; Capp, 1989: 342.

<sup>475</sup> TNA SP 25/85/1, Committee to confer with the Dutch Ambassador and with the public minister of Denmark, 19/5/1659; SP 25/98/23, President Johnston to General Montague, Whitehall, 27/6/1659; *Clarke Papers*, IV: 292; *Treaties*: 101-111; Prestwich, 1950: 115-116; Capp, 1989: 109-112.

<sup>476</sup> TNA SP 18/214/92, Richard Hodges to Admiralty Commissioners, *Basing*, Harwich, 20/8/1659; CSPV 1659-1661, 32/70-71, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 3-10/10/1659; 32/77, 79, Alvise Molin to the Doge and Senate, Pressburg, 24, 26/10/1659; *CJ*, VII: 733; Israel, 1989: 221.

<sup>477</sup> CSPV 1657-1659, 31/247, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 13/12/1658.

<sup>478</sup> CSPV 1659-1661, 32/3, 26, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 11/4 y 6/6/1659.

bloqueo había fracasado; las flotas de Indias salieron a navegar en el verano del año anterior sin que nada lo impidiese. En diciembre la armada del marqués de Villarrubia, en conserva de la media flota de Ibarra y los galeones de Medina y Montañó que navegaron a las Indias hacía dos años, zarpaba de La Habana de regreso a España con el siguiente orden de batalla:

A la capitana<sup>479</sup> seguirán por su estela, dándole lugar el uno al otro, los galeones *San Martín*, *Nuestra Señora de Atocha*, *San Francisco de Paula* y las naos de flota *San Juan Bautista*, el *Santo Cristo de San Agustín*, *Nuestra Señora del Rosario*, el *Santo Entierro de Cristo*, *Nuestra Señora de Regla*, *Jesús*, *María* y *José de Zavala* y las urcas *Santiago* y el *Santo Rey Don Fernando*; y de retaguardia, los galeones *Nuestra Señora de la Purificación*, *Nuestra Señora de la O* y *Nuestra Señora del Buen Suceso*.

A esta escuadra seguirá por su estela, poco más de tiro de mosquete, la nao almiranta<sup>480</sup> y los galeones *Nuestra Señora del Buen Suceso* y *San José*, *Nuestra Señora de la Porciúncula*, *San Juan de la Margarita* y el patache *Nuestra Señora de la Concepción*; las naos de flota nombradas *San Francisco Solano*, *Nuestra Señora de la Candelaria*, *San Francisco* y *San Diego*, *Jesús María* y *José*, *Nuestra Señora de la Concepción* y *San José*, *Santo Cristo del Buen Viaje*, *Nuestra Señora de la Encarnación* y *San Francisco de Paula*; la urca *San Miguel*; de retaguardia, los galeones *Santiago*, *Santa Catalina* y *Nuestra Señora de la Fuensanta*<sup>481</sup>.

En esta ocasión, y de manera completamente excepcional, los galones de Indias concluyeron su viaje en Santander el 19 de abril de 1659, en vez de hacerlo en Cádiz, como hubiese sido lo habitual<sup>482</sup>. Con ello burló de nuevo el dispositivo naval inglés que todavía se encontraba desplegado frente a la costa gaditana y se demostró a los mandos ingleses la inutilidad de persistir en dicha estrategia que solo acarreaba un fútil derroche de recursos. La decisión de fondear en Santander, aunque celebrada por su audacia, no se vio libre de contratiempos. Primero, por los trastornos que implicó para todos los trámites que rodeaban al fenecimiento de un viaje de dichas características, inclusive operaciones tan delicadas y susceptibles de causar problemas como la entrega de la plata a los particulares interesados<sup>483</sup>. Segundo, porque la infraestructura portuaria de la bahía de Santander era insuficiente para atender una estada de tantos barcos, entre mercantes y galeones de guerra, ni podía alojar a los más de 2.300 efectivos que sumaban los efectivos embarcados<sup>484</sup>.

---

<sup>479</sup> Galeón *San José*.

<sup>480</sup> Galeón *Santa Teresa*.

<sup>481</sup> AMN VP 39/45/82, Orden de batalla dada por Villarrubia al almirante Castaños, nao capitana, 23/12/1658.

<sup>482</sup> AGI Co leg. 125, Carta de Antonio de Salazar al prior y cónsules del Consulado de Sevilla, Madrid, 22/4/1659. De manera que el retorno de la media flota de Nueva España al cargo de Diego de Ibarra no tuvo lugar en 1658, a diferencia de lo que se afirma en Domínguez Ortiz, 1969: 578.

<sup>483</sup> AGI Co lib. 6, fols. 174v-182r; Co lib. 52, fols. 213r-214r, 221r-223v; AMN VP 39/45/85, Copia de carta de la Casa de la Contratación a SM sobre el arribo de los galeones, Sevilla, 28/4/1659. Acerca de las alteraciones que ocasionó la presencia de los galeones y flotas en Santander para el registro de vuelta y el tanteo de la avería, véase Álvarez Nogal, 1997a: 119-121, 340-344.

<sup>484</sup> AGI IG leg. 774, Relación de dotaciones..., Santander, 16/5/1659.

Quedaba pendiente la cuestión de cómo trasladar a Cádiz ese gran dispositivo naval, lo que se conllevaría fuertes gastos en pagos, socorros y bastimentos para dos meses, contabilizando la estadía en Santander y los 60 días que demoraría la navegación hasta Cádiz. Había algunos barcos que, dañados por la singladura oceánica, también requerían de pequeñas obras provisionales de reparación antes de hacerse a la mar<sup>485</sup>. Después de una estadía en Santander que se prolongó hasta comienzos de julio, los galeones del marqués de Villarrubia se hicieron a la mar en dirección a Cádiz, donde dieron fondo entre finales de ese mes y comienzos de agosto. Entonces se les dio recibo en La Carraca, donde se procedió al inventariado y almacenamiento de sus pertrechos y bastimentos.<sup>486</sup>

La armada inglesa ya se había retirado en verano, aunque dejó operativa una simbólica flotilla de cuatro navíos, 710 efectivos y 170 cañones en el Estrecho de Gibraltar hasta febrero de 1660, cuando también se marcharon<sup>487</sup>. En octubre el Almirantazgo también hizo retirar a las fuerzas de Stoakes activas en el Mediterráneo, a las que ordenó su regreso a Kent, tras haber negociado el año anterior una paz con los poderes berberiscos<sup>488</sup>. Desde hacía un año habían ganado fuerza aquellas voces dentro del ejecutivo que se preguntaban por la predisposición de la corte española a firmar un armisticio. La diplomacia inglesa podía explorar varias bazas, aunque la más sugerente para persuadir a los españoles exigiría la retirada de cualquier auxilio a Portugal, lo que condenaría a dicho reino al práctico aislamiento. Tal vez solo así sería posible negociar el armisticio con los españoles<sup>489</sup>.

Ciertamente, por parte española se habían desvanecido los ánimos para continuar las hostilidades. Se trataba de cerrar de la manera menos agraviosa posible los conflictos activos en el exterior y centrar los exangües medios militares disponibles en doblegar la resistencia portuguesa. España, que había pagado un precio altísimo en la década anterior para defender su integridad territorial y supervivencia, retener casi toda Cataluña y salvar los muebles en Italia, no podía renunciar a una pieza tan importante como Portugal. Las propuestas inglesas eran muy

---

<sup>485</sup> AGI IG leg. 774, Relación de los géneros de bastimentos y cantidades necesarias para dos meses de raciones a 2.603 plazas que se consideran en la Armada para proseguir el viaje a Cádiz, Santander, 15/5/1659; AGS GYM leg. 3421, Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 30/5/1659; AGI C 3765, N.2, A Andrés Mollinedo, mapa y orden de bastimentos y pertrechos para la armada de galeones de Villarrubia, Santander, 5/7/1659.

<sup>486</sup> AMN VP 39/45/110, Real despacho al marqués de Villarrubia, Madrid, 17/7/1659; VP 39/45/115, Carta de Juan Bautista Sáenz de Navarrete al marqués de Villarrubia, Madrid, 30/7/1659; AGI C leg. 4103, Inventario de los galeones *San José* y *Santa Teresa*, Cádiz, 8/8/1659; Amor Martín, 2021b: 150.

<sup>487</sup> TNA SP 18/222/35, A List of the ships now in pay employed for guard, 3/2/1660.

<sup>488</sup> CSPV 1659-1661, 32/70, 74, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 3, 17/10/1659; Corbett, 1904, I: 260-271; 292-295; Rodger, 2004: 22.

<sup>489</sup> CSPV 1657-1659, 31/263, Francesco Giustinian to the Doge and Senate, Paris, 4/2/1659; 1659-1661, 32/7, Francesco Giustinian to the Doge and Senate, Paris, 22/4/1659; 32/23, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 30/5/1659.

sugerentes. Pero a comienzos de 1659 la amenaza más inmediata provenía de Francia y, como es lógico, se le concedió prioridad al cierre de este conflicto. Así lo entendía don Luis de Haro, quien lo resumió de manera tan sintética: «ni esta Corona tiene otro enemigo que la de Francia, ni la de Francia otro enemigo que nosotros; esta ha de ser, como siempre ha sido, una disputa perpetua por ser las dos potencias mayores»<sup>490</sup>.

A diferencia de Inglaterra, con la que prácticamente había finalizado la guerra desde mayo, Francia todavía podía infligir nuevas pérdidas a la Monarquía Hispánica, por lo que había cerrar el conflicto sin demoras. Por lo demás, conforme la anarquía se adueñaba de Inglaterra, menos probable era el riesgo de perpetuarse el conflicto con ese país, que se estaba desactivando por sí solo. La implosión de la frágil alianza política que gobernaba desde Londres, en octubre, se vio seguida de tres meses de absoluto vacío de poder, hasta enero de 1660. En el transcurso del otoño el Comité de Salud se arrogó poderes ejecutivos con carácter provisional por mor de la *vieja buena causa*<sup>491</sup>. Entretanto, se consumaba en Escocia la insurrección de los ejércitos liderados por Monck, los de mayor valor combativo por su veteranía, lo que resultó del entendimiento de este general con la clase dirigente escocesa, afín al presbiterianismo. Así fue ratificado en el consejo militar de los días 3 y 4 de noviembre en Edimburgo, cuando se confirmó el apoyo escocés a la contrarrevolución<sup>492</sup>.

Habida cuenta del vacío de poder imperante en Inglaterra, los oficiales de la Monarquía Hispánica tampoco sabían cuáles eran las autoridades inglesas legitimadas para entablar conversaciones de ese nivel. En cambio, las negociaciones con Francia no inducían a tanta confusión y eso facilitó el acuerdo de un armisticio de dos meses, vigente desde el 8 de mayo, lo que permitiría encaminar las cláusulas del acuerdo de paz<sup>493</sup>. El *Rump Parliament*, todavía existente entonces, temía que los franceses y españoles acordasen también la asistencia militar al partido estuardiano en el exilio para restablecer la Corona de Inglaterra. De modo que el gobierno radical comisionó a sir William Lockhart of Lee como su agente diplomático para que participase en las conversaciones de la paz e hiciese valer los intereses de la República. Desde su exilio, Carlos II también dispuso su comitiva, integrada por él mismo y sus agentes de confianza, sir

---

<sup>490</sup> La cita la hemos tomado de Valladares Ramírez, 2009: 343.

<sup>491</sup> *Clarke Papers*, IV: 60-63; Aylmer, 1973: 55-56; Hutton, 1985: 71-72, 77-80; Hirst, 1999: 319-320; Kishlansky, 1997: 219. La *buena vieja causa* (*good old cause*) fue una expresión popularizada por varios panfletarios de signo radical, algunos de ellos excelentes escritores y teóricos del republicanismo anglosajón, como Milton o Nedham, que advocaba por recuperar una supuesta pureza republicana inicial. Al respecto, véase Barbour, 2004: 387-417.

<sup>492</sup> Kishlansky, 1997: 217. La correspondencia de George Monck al respecto sería posteriormente compilada en un legajo. TNA PRO 30/24/34/15. Las cartas están antecedidas por una introducción en la que se reivindicaba el decisivo papel de Monck en la restauración monárquica.

<sup>493</sup> AGS GYM leg. 3421, Consulta del Consejo de Guerra sobre la suspensión de armas con Francia, Madrid, 19/5/1659; AGI IG leg. 773, el Consejo de Indias suplica a SM la participación del tratado de paz con Francia para dar noticia de ello a las Indias, Madrid, 18/6/1659.

Henry Bennet, sir John Colepeper y el marqués de Ormond, para que se desplazase a los Pirineos y se reuniese con las delegaciones española y francesa con las miras de sellar alguna clase de asistencia militar contra el régimen de Londres, ahora que parecía más factible su caída<sup>494</sup>.

Por consiguiente, hubo dos embajadas inglesas en la conferencia de paz de los Pirineos. Sin embargo, para cuando Carlos Estuardo llegó a la ciudad de Fuenterrabía, los términos se encontraban ya muy adelantados y en poco o nada pudo influir al respecto, por lo que quedó al margen<sup>495</sup>. La parte española pudo contar con la mediación a su favor de los representantes del Sacro Imperio ya que las maniobras diplomáticas que en 1657 emprendió Mazarino surtieron su efecto en separar a las dos ramas de la Casa Habsburgo a través de la concertación, en agosto de 1658, de la Liga del Rin, neutralizando con ello los esfuerzos negociadores de Peñaranda con el elector de Tréveris, quien había mostrado mayor proclividad a acercar posturas con Madrid<sup>496</sup>. Pero por el momento, lo que más le interesaba a don Luis de Haro era concentrar todos los medios militares disponibles en la guerra contra Portugal para reincorporar este reino a la Corona, como antes de 1640.

Aunque los términos finales del tratado de paz de los Pirineos<sup>497</sup> no incluyeron de modo directo a Inglaterra, puede afirmarse que los intereses de dicha potencia sí fueron contemplados, reconociéndosele sus recientes conquistas —Dunkerque, Mardyck y Jamaica—, a las que el rey español no había renunciado todavía. En virtud del primero de los artículos secretos acordados, Francia se comprometía, como compensación, a no asistir a Inglaterra en caso de que persistiese la contienda entre esta y España. Claro que, en el contexto del otoño de 1659, se trataba de una renuncia simbólica, pues Inglaterra no se encontraba en condiciones de librar ninguna guerra.

---

<sup>494</sup> CSPV 1659-1661, 32/11, 23, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 2, 30/5/1659; Hutton, 1985: 59; Capp, 1989: 335-336; Valladares Ramírez, 1998: 163-165; Recio Morales, 2015: 125; Baker-Bates y Malcolm, 2022: 19. Acerca de la persona de sir Henry Bennet, quien devendría en el representante oficial del rey inglés ante la corte española, véase Eagles & Dennehy (eds.), 2020.

<sup>495</sup> CSPV 1659-1661, 32/72, Giovanni Battista Nani to the Doge and Senate, Paris, 14/10/1659; 32/75, Francesco Giustinian to the Doge and Senate, Toulouse, 18/10/1659.

<sup>496</sup> Tras fallecer el emperador Fernando III en abril de 1657, la diplomacia francesa propuso un candidato afín y presionó mediante el envío a Regensburg de una comitiva encabezada por sus agentes Lionne y Gramont, quienes debían actuar en contra de la elección de Leopoldo I, candidato favorable a España. El movimiento francés fracasó en este sentido, pero Mazarino triunfó al imponerle al flamante emperador una serie de rigurosas condiciones que limitaban su capacidad de maniobra y lo incapacitaban para prestar asistencia a la rama española de los Habsburgo. Herrero Sánchez, 2000: 164.

<sup>497</sup> Los acuerdos de este tratado han sido objeto de múltiples obras especializadas, acorde a su relevancia histórica como cierre de una época. Fue ajustado con la asistencia de don Luis Méndez de Haro y el cardenal Mazarino, de lo que se derivó un texto que es íntegramente reproducido en Abreu y Bertodano (ed.), 1740-1752, Felipe IV, VII: 114-246, 260-365, 379-401. Una versión resumida de los 124 términos del tratado, incluido el acuerdo matrimonial entre la infanta María Teresa y Luis XIV, la renuncia a sus derechos sucesorios y la cesión de Cerdeña y Rosellón, en *Treaties*: 111-141, de lo que también existe una copia en BL Add MS 13997, fols. 277r-284v. Dada la existencia de una generosa bibliografía, pasaremos por alto los detalles al respecto de dicho tratado. Nos remitimos, sin afán de exhaustividad, a Routledge, 1953; Domínguez Ortiz, 1959: 545-573; Echevarría Bacigalupe, 1998; Herrero Sánchez, 2000: 165; Valladares Ramírez, 1998: 161-168; 2009: 343-344, 351; Baker-Bates y Malcolm, 2022: 21.

La contrarrevolución presbiteriana había estallado gracias al triunfo de la desafección de Monck en Escocia, donde se puso al frente de un ejército para invadir Inglaterra. En su correspondencia personal dejaría constancia del papel que desempeñó en pro de la restauración monárquica y de la causa presbiteriana escocesa, como así saldría a la luz en 1714, una vez recopilada y publicada con título *A Collection of Letters written by His Excellency General George Monck, afterwards Duke of Albemarle, relating to the Restoration of the Royal Family, with and Introduction proving by incontestable evidence, that Monck had projected that Restoration in Scotland, against the Cavils of those who wou'd rob him of the Merit of this Action*.<sup>498</sup>

El Comité de Salud no podría oponer nada en su contra, ya que los ejércitos terrestres bajo su teórica autoridad se descompusieron en el fragor de una oleada de motines, desertiones y muestras de abierta rebeldía, motivadas por el deterioro de las condiciones del servicio más que por firmes compromisos ideológicos con el presbiterianismo. En diciembre las guarniciones de Dublín y Dunkerque saludaban la contrarrevolución presbiteriana, a la que pronto se unieron las tripulaciones de la marina militar, donde Monck todavía ejercía una cierta influencia de la etapa en que sirvió como *general-at-sea*<sup>499</sup>. También el cuerpo de oficiales navales se vio escindido entre simpatizantes de la contrarrevolución, entre quienes se encontraba Edward Montagu, entonces jefe supremo de la marina militar, y aquellos marinos leales al gobierno. Montagu, sin contar con la autorización expresa del Consejo de Estado, regresó en agosto a Inglaterra para unirse a la desafección y respaldar el alzamiento monárquico de Booth, so pretexto de reponer pertrechos navales para su escuadra<sup>500</sup>.

De resultas de la disolución del *Rump* en octubre a manos del Comité de Salud, hubo oficiales navales de signo republicano radical, como Goodson, Stayner y Lawson, que se rebelaron contra el nuevo gobierno central, convirtiéndose en aliados circunstanciales de los presbiterianos. De nuevo, la existencia de un enemigo común —el Comité de Salud— hizo extraños compañeros de viaje entre quienes buscaban la reapertura del *Rump* y quienes defendían el regreso del rey. Los oficiales radicales censuraban la dinámica del Comité y sostenían que solo el Parlamento debía erigirse en autoridad suprema y soberana del pueblo inglés. Los acontecimientos se precipitaron el 3 de diciembre, cuando Richard Whetham, gobernador de Portsmouth, se adhirió a la rebelión. Con lo cual, el arsenal naval, sus depósitos de pertrechos de mar y guerra y sus barcos quedaron bajo la autoridad de los republicanos moderados Haselrig y

---

<sup>498</sup> TNA PRO 30/24/34/15.

<sup>499</sup> Ludlow, 1894, II: 171, 175, 184-186; Hutton, 1985: 82-83; Woolrych, 2002: 766-767; Capp, 1989: 344.

<sup>500</sup> CSPV 1659-1661, 32/70, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 3/10/1659; *Clarke Papers*, IV: 102-103, 291-292, 296-297; Capp, 1989: 332-334, 337, 341.

Morley, lo que significó un golpe durísimo para las autoridades políticas del gobierno central. Los soldados de la guarnición del arsenal marcharon por tierra sobre Londres en diciembre, al tiempo que la flota del Canal de la Mancha, de 22 barcos, liderada por el radical Lawson, saludó la rebelión igualmente<sup>501</sup>.

Lawson, a quien en primavera el *Rump* lo había nombrado vicealmirante de la flota estival para la defensa del Canal de la Mancha<sup>502</sup>, repudiaba la monarquía y era partidario de restablecer el Parlamento. Si se unió a los presbiterianos fue guiado de su sentido más pragmático, en vista de las circunstancias por las que atravesaba el país y decantándose por lo que juzgaba el *mal menor*. Condujo su flota al apostadero de Gravesend, donde obstruyó la boca del río Támesis y con ello el acceso a Londres desde el mar. Una medida para presionar a la *City*, a cuyos representantes políticos, *Lord Major*, ediles y municipales, se dirigió por carta en dos ocasiones, en los días 13 y 21 de diciembre, instándoles a que presionasen al Comité para la convocatoria del *Rump*. De negarse, Lawson amenazaba con desembarcar a 3.000 hombres en la ciudad<sup>503</sup>. La presión surtió el efecto. Lambert, al frente del Comité de Salud, envió a Lenthall con las llaves del hemicycle para su reapertura a finales de diciembre<sup>504</sup>. En su segunda carta Lawson había expresado sin lugar a equívocos cuál era su postura política al respecto: un gobierno del *Rump*, pero sin restaurar la Corona:

We are resolved through the Lord's assistance to stand to our declaration, and with our utmost to endeavour the re-establishment of the Parliament, interrupted the 13<sup>th</sup> October, 1659. To the exercise of their trust, and we hope and doubt not, but we shall find the concurrence and assistance in our resolution, and, that you will discourage all designs of Charles Stuart and his adherents, or the convening together of any assembly in the name, or under the specious pretence, of a free Parliament, according to the desires of some, which unavoidably must advance Charles Stuart his interest; and endanger the ruin of the cause, and interest of Christ and his people, that hath cost so much blood and treasure, and also the destruction of the renowned City, and the liberties of all good people, civil and religious. In confidence of your compliance herein, we shall give all assistance for the advancement of the trade, freedom, and safety of the City in particular, and the nation in general<sup>505</sup>...

Sin embargo, la colaboración entre Lawson y el *Rump* restablecido apenas se prolongó durante enero, dado el veloz avance del ejército de Monck, que entró en Londres el 3 de febrero.

---

<sup>501</sup> TNA SP 18/217/20-22, 25, 35; *CJ*, VII: 802-803, 808; *Clarke Papers*, IV: 208-209, 216, 227-229; Ludlow, 1894, II: 181-183; Hutton, 1985: 80; Capp, 1989: 331, 342-343, 345-349. Los siguientes navíos fueron los que se unieron a la rebelión: *James, Bristol, Assurance, Advice, Taunton, Maidstone, Dartmouth, Larke, Portland, Kent, Hampshire, Selby, Forciter, Norwich, Worcester, Centurion, Dragon, Elias, Langport, Pearl, Drake* y otros dos más de nombres desconocidos. OTA, *Two Letters* [Gravesend, 21/12/1659].

<sup>502</sup> TNA SP 25/79/5-6, Council of State: Day's Proceedings, Whitehall, 12/8/1659.

<sup>503</sup> OTA, *Two Letters* [The Downs, 13/12/1659; Gravesend, 21/12/1659]; *Clarke Papers*, IV: 216.

<sup>504</sup> Capp, 1989: 333, 335, 339, 349-350.

<sup>505</sup> OTA, *Two Letters* [Gravesend, 21/12/1659].

La capital claudicaba ante los presbiterianos<sup>506</sup>. La purga de la oficialidad del NMA que siguió a la victoria de la contrarrevolución fue la mayor conocida hasta la fecha. Afectó a 160 oficiales *díscolos*, vinculados al ala radical, a los que se cesó y reemplazó por nombramientos afines al presbiterianismo político. Expresado en porcentajes, Monck purgó a cerca del 40% del cuerpo de oficiales, el 50% de los oficiales de campo y más del 60% de los capitanes. Quienes sobrevivieron fueron designados a destinos con los que carecían de nexos afectivos, para romper la cohesión dentro del NMA y prevenir influencias. En cuanto a Lambert, fue encerrado en la Torre<sup>507</sup>. Cabe reconocer que el NMA resultó invicto tras casi dos décadas de existencia que habían significado una verdadera revolución en el ámbito administrativo militar. Sus elementos supervivientes constituirían la base del *English Army*, establecido como fuerza profesional permanente (incluso en tiempos de paz) a partir del 26 de enero de 1661, cuyo mando supremo ostentaría Monck. El viejo tópico del *no standing army* fue superado<sup>508</sup>.

A la disolución del *Rump* —la última— le siguió la restauración del *Long Parliament* el 21 de febrero, como medida provisional. Fue entonces cuando Monck y Montagu emergiesen como los hombres fuertes de la política del momento, si bien entre ellos nunca cooperaron tanto como cabría suponerse. Se pusieron manos a la obra en un arreglo político que culminase con la restauración de la Corona, que entendían como la más segura de las fórmulas de gobierno para garantizar la paz interna. Tales movimientos no eran compartidos por todas las partes implicadas en el derribo del Comité, como sucedió con los republicanos moderados, que cesaron su colaboración al sentirse defraudados con la disolución del *Long Parliament* el 16 de marzo. Pero los republicanos habían perdido su base social y carecían de fuerza suficiente como para oponerse a una mayoría monárquica, que advocaba por recuperar la paz interna pedida en 1640 y que veía en los presbiterianos un valor seguro. Algo similar sucedía en la *City*, donde los sentimientos de la clase mercantil se inclinaban a favor del gobierno fuerte de Monck, siempre y cuando no deviniese en una reedición del Protectorado<sup>509</sup>.

Diferente era el caso de la marina militar, donde sí había una multitud de oficiales que, como Lawson, Goodson, Stayner, Parke, Newbery o Higgenon, entre una larga lista, eran

---

<sup>506</sup> Acerca de los choques armados que tuvieron lugar en el otoño de 1659, véase Hutton, 1985: 72-73. En el inicio de su marcha sobre Londres, en diciembre de 1659, el ejército de George Monck alineaba 13 regimientos de infantería compuestos por soldados regulares bien entrenados y armados. El avance sobre Londres se realizó con gran celeridad; el 8 de diciembre fueron sobrepasadas las defensas de Coldstream (Northumberland), el 11 de enero de 1660 capituló York, y para el 2 de febrero ya había depuesto las armas la guarnición de la capital británica. BL Add MS 28470, fols. 61v-62r; *CJ*, VII: 804, 808, 812-813, 816-817; *Clarke Papers*, IV: 247-248; Hutton, 1985: 71, 79, 83-84; Kishlanksy, 1997: 219; Woolrych, 2002: 759-761; Recio Morales, 2015: 126.

<sup>507</sup> BL Add MS 28470, fol. 62r; Hutton, 1985: 85-86; Woolrych, 2002: 769.

<sup>508</sup> Sanz Camañes, 2022: 153.

<sup>509</sup> Hutton, 1985: ch. iv, 94-96, 101-105; Woolrych, 2002: 769.

republicanos radicales y cuya lealtad no inspiraba la suficiente confianza. Con la restauración del *Long Parliament* hubo que recomponer nuevamente el cuerpo de oficiales navales, lo que resultaría ser una ardua tarea a causa de los inconvenientes políticos que interferían y que motivarían una nueva purga<sup>510</sup>. Ha de tenerse en cuenta que el *Rump*, por una ley del 2 de febrero, había designado al frente de la administración naval a perfiles adeptos a su causa<sup>511</sup>. En la esfera política, la mayoría presbiteriana-monárquica se vería reflejada en la composición del Parlamento de la Convención (*Convention Parliament*), inaugurado el 25 de abril. Se trató del primer Parlamento a la vieja usanza en veinte años, que recuperaba la Cámara de los Lores. Otra peculiaridad que cabe reconocérsele es que convocó a Carlos II, a quien reconocía como legítimo rey de Inglaterra y cuyo retorno esperaba; en contra del procedimiento habitual, fue el Parlamento el que convocó al monarca, en vez de al revés<sup>512</sup>.

El partido realista en el exilio organizó con la ayuda del marqués de Caracena, gobernador de los Países Bajos Españoles, y del príncipe de Orange el retorno de Carlos Estuardo a Inglaterra, quien rubricó en Breda su declaración, en virtud de la cual aceptaba reinar sobre la base del programa legislativo reformista de 1641, como exigían los presbiterianos, aunque revocó todas las leyes promulgadas bajo la República y el Protectorado. El rey se comprometía a observar los fundamentos del buen gobierno y reprimir sus deseos de venganza<sup>513</sup>. Concedió una amnistía general, pero excluyendo a los principales responsables de la ejecución de su padre: los 58 *MPs* que firmaron la sentencia de muerte, John Bradshaw, quien presidiera el Parlamento durante el proceso judicial, Oliver Cromwell (de manera póstuma, cuyo cadáver sería exhumado y sometido a toda suerte de vejaciones), Henry Ireton, Hugh Peters, Thomas Pride y el secretario John Thurloe, prendido en el puerto de Dover durante su frustrado intento de huir a Francia. La viuda y uno de los hijos de Cromwell, que llevaban consigo alhajas, joyas y ropas por valor de 500.000 ducados, asimismo fueron prendidos<sup>514</sup>.

---

<sup>510</sup> Capp, 1989: 358-360, 363-364; Woolrych, 2002: 769-770.

<sup>511</sup> Salvo por George Monck, los perfiles propuestos para el Almirantazgo eran afines al republicanismo: Robert Reynolds, el general Attorney, Valentine Walton, Herbert Morley, Edmond West, Thomas Boon, Michael Livesey, George Thompson, Carew Raleigh, Thomas Challoner, John Lenthal, Henry Darley, John Weaver, John Dormer, John Lisle, George Monck, John Lawson, Richard Bradshaw, Thomas Middleton, Edward Bushell, Slingsby Bethel y George Cooper, o cualquiera cinco de ellos, de los cuales era obligatorio que dos fuesen *MPs*. *AOI*, February 1660: 1.407-1.412.

<sup>512</sup> Kishlanky, 1997: 219-220; Woolrych, 2002: 774; Recio Morales, 2015: 127-128.

<sup>513</sup> El texto de la Declaración de Breda en *LJ*, XI: 7-8; BL Add MS 28470, fols. 64r-67r, 68r. En ella intervinieron las manos de los consejeros más cercanos al rey, empezando por Edward Hyde, James Butler duque de Ormond y Nicholas Monck. Woolrych, 2002: 775.

<sup>514</sup> BL Add MS 28470, fols. 67v-68v; BNE Mss. 2387, *Sexta relación de Inglaterra y copia de carta, escrita en Londres por un maestro de campo español, al Excmo. marqués de Caracena*, Madrid, María de Quiñones, 1660, fols. 198r-201v; Woolrych, 2002: 775; Sanz Camañes, 2022: 151-152.

Para la composición de su *Privy Council*, el rey buscó un cierto equilibrio que representase a distintas facciones, siempre y cuando fuesen firmes monárquicos. En adelante, las figuras políticas más visibles de la Inglaterra de la Restauración serían sir Edward Hyde, conde de Clarendon y mano derecha del monarca, como *Chancellor*; Lord Wriothlesley, conde de Southampton, en calidad de *Treasurer*; y Edward Nicholas en el puesto de *Secretary of State*. Pero también republicanos reciclados, de entre los que destaca sir George Downing<sup>515</sup>, otrora uno de los estadistas más visibles de la República, devenido en fiel monárquico, y quien ejercería como *Teller* —cajero— del *Exchequer* a partir de 1660. También hubo lugar para republicanos que, si bien de la facción moderada, habían desempeñado puestos de responsabilidad durante el lapso de los años cincuenta. Entre 1661 y 1672 el puesto de *Chancellor of the Exchequer* reposaría en Anthony Ashley Cooper, conde de Shaftesbury, fundador en 1678 del partido *whig*, mentor de John Locke y promotor de empresas coloniales en Carolina. A George Monck, otro republicano moderado, lo ennoblecó con el título de duque de Albemarle.

En el ámbito doméstico Carlos II trató de presentarse como el rey de todos los británicos. En señal de buena voluntad, confirmó la convocatoria de un nuevo Parlamento, libre y representativo<sup>516</sup>. Se trata de un reflejo ilustrativo de ese pragmatismo imperante entre los líderes de la contrarrevolución, que comprendieron la necesidad de superar el bucle de inestabilidad en el que se hallaba sumido el archipiélago desde hacía dos décadas. A la llegada del rey a Londres, en junio, siguió una frenética actividad política para crear el marco jurídico de la Restauración. La tarea precipitaría la reconstitución parlamentaria, el día 8 de mayo de 1661, que significó el arranque del *Cavalier Parliament*, vigente en los próximos dieciocho años<sup>517</sup>. Por lo que hace a Escocia e Irlanda; contarían con sus propios órganos de gobierno. En el primer caso se seguiría el acuerdo político que Monck concertó con los magistrados de ese reino, garantizándoles la soberanía de la *Kirk*. Pero en el caso irlandés el gobierno de la Convención quedaría dominado

---

<sup>515</sup> Sir George Downing es una de las figuras fundamentales de la Restauración de 1660. De este estadista, que se cuenta entre los más prominentes de la política inglesa de mediados de siglo, cabe destacar su sentido práctico al servicio de Inglaterra, sin importar la forma de estado vigente. Durante el período republicano tuvo escaño como *MP* por Edimburgo (1654-1656) y Carlisle (1656-1660), así como adquirió experiencia al cargo de la Hacienda (1656) y en materia internacional como residente inglés en La Haya ante los Estados Generales (1657). Sin embargo, desde 1660 trató de desvincularse de su reciente pasado político, que lo comprometía con la causa republicana, para subirse al carro de los monárquicos, pues de lo contrario hubiese peligrado su carrera política. Debido a estos bandazos, la lealtad de Downing a los gobiernos para los que trabajó se vio marcada por la volubilidad que dictaba el instinto de supervivencia y la necesidad de adaptación a la cambiante escena política del momento, sin que mediasen mayores compromisos ideológicos que el interés personal propio. Es por ello que ideológicamente no se le pueda constreñir a ningún marco preestablecido. Scott, 2003: 338-339, 343.

<sup>516</sup> Un balance de los resultados políticos a los que se llegó en 1661, comparados con 1641, en Stone, 1980: 50-51.

<sup>517</sup> Una síntesis de la creación del sistema de la Restauración, en Kishlansky, 1997: 223-228; Para profundizar en los llamados *Settlements of Restoration*, nos remitimos a Hutton, 1985: 125-184.

por una minoría protestante que gobernaría la isla como una colonia<sup>518</sup>. En el ámbito externo, la Inglaterra de Carlos II supuso un retorno a la diplomacia de 1641, con leves cambios. Por fin se dieron las condiciones para sellar la paz con España y poner fin a una guerra que sería interesadamente estigmatizada como *la guerra de Cromwell*, exonerando con ello de toda responsabilidad al conjunto del pueblo inglés.

#### **4.4. Crisis y bloqueo del sistema de la avería (1654-1659)**

Hasta ahora nos hemos centrado en la evolución de los acontecimientos políticos y militares en los años de 1655-1660. Pero la verdadera problemática que trataron de solventar los mercaderes y el Consejo de Indias entonces concernía al desbloqueo de la avería, que ocupó un papel protagonista. En las arcas de la avería faltaban 26 millones de maravedís y sencillamente no había líquido suficiente para responder a las obligaciones contraídas con los librancistas de bastimentos ni con los cargadores partícipes en el apresto de los barcos mediante empréstito<sup>519</sup>. Andada la década, la cuantía porcentual de la avería había alcanzado cifras escandalosamente elevadas, de hasta un 99% en 1653, lo que implicaba la ruina para el comercio<sup>520</sup>. Las perspectivas desde el otro lado del imperio tampoco eran más alentadoras; el Consulado de Lima explicitaba las dificultades por las que atravesaba el comercio peruano: «su cortedad en la avería de Armada de ambos mares y temiéndola mayor en los reales derechos de almojarifazgo, alcabala y Unión de Armas, y que resulta del gran descaecimiento a que ha venido el comercio»<sup>521</sup>.

Se comprende así que en la tesitura de la primera mitad de los cincuenta desde la Corona se esperaba que el Consulado volviera a desempeñar una función de asentista en el apresto de las flotas, pues la Real Hacienda no estaba por la labor de seguir costeando los sobrecostes de la avería que excedían del 12%, y menos aún mientras los cargadores continuasen eludiesen parte del registro. El 23 de octubre de 1654, el conde de Peñaranda, presidente de la Contratación, tanteó la posibilidad de que el Consulado se implicase en un nuevo asiento de avería para la flota que el próximo año debía ir a Nueva España. Con ello se intentaba que los réditos que rindiesen las transacciones con las Indias sirviesen para abonar la deuda contraída por la Real Hacienda para despachar las flotas, y no a la inversa. Porque para asegurar la autofinanciación de la Carrera y su aparato defensivo naval, el primer paso exigiría la lucha contra el fraude por métodos más eficientes que los meramente coercitivos<sup>522</sup>.

---

<sup>518</sup> Woolrych, 2002: 776-777.

<sup>519</sup> AGI C leg. 5177, La Casa de la Contratación remite relaciones de la receptoría de averías, Sevilla, 24/9/1654.

<sup>520</sup> Céspedes del Castillo, 1945: 89, 155-156.

<sup>521</sup> AGI IG leg. 2368, Carta del prior y cónsules de Lima a SM, Lima, 30/12/1654.

<sup>522</sup> Díaz Blanco, 2012: 211-212.

Los jueces del Consulado no cesaban de insistir en el miserable estado del comercio. Lo cual no dejaba de ser cierto, pero también formaba parte de la estrategia negociadora de la que se servían los empresarios para negociar desde una posición de fuerza y, atendiendo a sus propios intereses, arrancarle una serie de condiciones a la Corona que fueron desgranando en las reuniones de las juntas celebradas en otoño. La primera condición era la suspensión de la flota de Nueva España, aduciendo lo poco que fructificaba y los costes de la internada en Veracruz. Entrañaba consigo la integración de los registros de Campeche, Santo Domingo, Honduras, Barlovento, Tabasco y Caracas en el convoy novohispano, para que así quedasen comprometidos en la avería de dicha flota. Una segunda condición concernía al libramiento de la plata en las Indias a sus dueños para que estos la llevasen adonde quisieran y la sacasen a tierra en los puertos españoles sin obligación de pasar por la Contratación; solo las barras y la plata en pasta discurrirían por los cauces oficiales hasta las casas de la moneda, según esta condición<sup>523</sup>.

Otras condiciones de los empresarios apuntaban contra los maestros de plata, ya que el asiento requería de personas de satisfacción para el real servicio, lo que podía colisionar con los intereses de los particulares. A quienes se encargasen del asiento también se les tomaría la tabla y almojarifazgo de Indias por la dependencia y la mano que se da uno a otro, así como por ser parte de la administración del sistema. Supuesto que el asiento había de ser para un solo viaje, podría reconocerse lo que había rentado los almojarifazgos en las últimas cinco flotas y prorratearlo, de manera que se pagase la quinta parte. Del otro lado, para favorecer a la Corona, el Consulado se comprometía a llevar la plata real cobrando el 8% de intereses a la Real Hacienda y el 10% a los particulares involucrados<sup>524</sup>. Como última condición, que la Contratación remitiese razón de los gastos contraídos por las últimas cinco flotas que no hubiesen navegado con refuerzo, distinguiendo unos gastos de otros, así como la carga registrada y la cuantía de avería de cada convoy<sup>525</sup>.

Ante las presiones del conde de Villaumbrosa, el prior del Consulado propuso en una junta con el comercio una comisión de ocho diputados (elegidos por votación) para estudiar detenidamente el asiento para las futuras flotas, tanto de Nueva España como de Tierra Firme, y ajustar los capítulos y condiciones del mismo. Los ocho designados fueron: Francisco de la Puente Berastegui, Andrés de Sarria, Roberto Corbet, Francisco de Cuaca, Bartolomé de Amézqueta, Baltasar Guerrero, Juan de Soto, Fernando López de Bolaños<sup>526</sup>. El 17 de diciembre, una

---

<sup>523</sup> AGI Co lib. 5, Junta del comercio, Sevilla, 4 y 29/11/1654, fols. 314v-320v.

<sup>524</sup> Lo que Oliva Melgar interpretó como un afán del Consulado por controlar todo el tráfico: 1998: 48.

<sup>525</sup> AGI Co lib. 5, Junta sobre la flota de Nueva España, Sevilla, 29/10/1654, fols. 314v-319r.

<sup>526</sup> AGI Co lib. 5, Junta y nombramiento de los diputados para la avería, Sevilla, 5/12/1654, fols. 327r-330r.

nueva junta de cargadores fue convocada por el Consulado con el objeto de estudiar una carta del rey y otra del Consejo de Indias<sup>527</sup>. En enero, a partir de las condiciones ya expuestas en las reuniones del otoño anterior, los cargadores convinieron en componer cuáles serían las capitulaciones del asiento, las cuales serían remitidas con anticipación para estudiarlas y entretanto se reuniese el caudal. El día 30, en presencia del conde de Villaumbrosa, los ocho diputados de la comisión ajustaron dichas capitulaciones y las dieron a conocer al resto de interesados, que dieron su visto bueno<sup>528</sup>.

El trabajo finalizado compuso un documento de 37 folios, pero cuyo contenido no fue incluido en el acta de la junta de comercio, limitándose a recoger solo algunas de sus cláusulas, las que los cargadores asistentes consideraron que debían constar por escrito<sup>529</sup>. El texto resultante fue remitido a Madrid para que lo estudiase el Consejo de Indias. Algunas de las cláusulas concitaron un gran disgusto en el Consejo, hasta el punto de que los consejeros requiriesen su reformar o supresión para avanzar en las negociaciones. Entre ellas, la suspensión de la flota de Tierra de Firme programada para salir en abril. Los empresarios alegaban que carecían del capital suficiente para costear el apresto de los galeones; como compensación, se ofrecían a despachar la flota de Nueva España, que por junio había de hacerse a la mar, mientras que el convoy con destino Tierra Firme saldría a navegar entre septiembre y octubre de 1656<sup>530</sup>.

Otro asunto que debería negociarse concernía a la renta del almojarifazgo de Indias, dado que de la administración de esa renta no se querían responsabilizar ni el Consejo de Indias ni el de Hacienda. Como tampoco querían ceder a las propuestas del Consulado de Sevilla de fusionar la avería y el almojarifazgo en una única renta, pues este órgano planteó que el arrendamiento tomando como referencia los valores del último lustro, el que había estado más marcado por incidencias anómalas que desvirtuaban los registros y empujaban a la baja el rendimiento de la renta del almojarifazgo. Si bien una unificación del almojarifazgo y la avería podía resultar conveniente desde un punto de vista económico —y así se consideraba también desde el Consejo de Hacienda—, pero no bajo dicha condición<sup>531</sup>.

A medida que avanzaba la primavera de 1655 se iban prolongando también las negociaciones en tornos al asiento de la avería, envueltas en un clima de tensión y desconfianza que no

---

<sup>527</sup> AGI Co lib. 5, Junta tocante al asiento de la avería, Sevilla, 17/12/1654, fols. 331v y ss.

<sup>528</sup> AGI Co lib. 52, Carta al rey acerca del asiento de la avería, Sevilla, 2/2/1655, fol. 87a-b.

<sup>529</sup> AGI IG leg. 2368, Capítulos que se proponen por el Consulado y comercio de la ciudad de Sevilla para juntar el asiento de avería y tratar la renta del almojarifazgo de Indias, s.l., s.f.; AGI Co lib. 6, Traslado del acuerdo y junta del Consulado sobre las condiciones del asiento, Sevilla, 29-30/1/1655, fols. 2v-6v. Las condiciones del almojarifazgo tampoco fueron incluidas en el acta: AGI Co lib. 6, Sevilla, 15 y 16/2/1655, fols. 7v-11v.

<sup>530</sup> AGI Co lib. 52, Sevilla, 18/2/1655, fols. 88v-89r; Co lib. 6, Junta de comercio sobre la partida de los galeones a Tierra Firme, Sevilla, 18/2/1655, fols. 11v-15v.

<sup>531</sup> Oliva Melgar, 1998: 49; Díaz Blanco, 2012: 214-215.

presagiaban una satisfactoria resolución. Entretanto, según avisó el Consulado, se pudo juntar un capital de 200.000 pesos para costear el asiento, suma con la que se podría aderezar una flota de Tierra Firme y dos de Nueva España para el viaje de ida. El repartimiento de la cantidad se hizo entre 33 personas interesadas que se comprometieron a adelantar hasta 6.000 pesos cada una. La cantidad es aproximativa, pues en ciertas ocasiones intervinieron dos o tres para abonar los 6.000 pesos que tocaban a cada uno, lo que impide saber con exactitud entre cuántas personas se repartió el capital ajustado<sup>532</sup>.

En el proyecto del nuevo asiento se especificaba que su gestión correría a cargo de cinco administradores, que el comercio pidió que fuesen elegidos en una junta de partícipes, en vez de nombrados por las autoridades consulares; según las peticiones del comercio, al Consulado solo le correspondería un voto, frente a los cuatro de los restantes administradores (cap. CVD)<sup>533</sup>. En una junta del 7 de mayo de 1655 los comerciantes acordaron que se limitase la capacidad de actuación de los comisionistas que partirían a Madrid el día 19 para negociar la avería en la corte. Los elegidos fueron los diputados Bartolomé de Amézqueta, Francisco de la Puente Berasategui, Andrés de Sarria y Roberto Corbet, a quienes les correspondía acelerar la concreción del asiento con el Consejo de Indias; en Sevilla permanecerían otros seis miembros: Hernando López de Bolaños, Nicolás Justiniano, Martín de Murúa, Francisco Merino Heredia, Juan Ventura Tirado y Francisco de Orozco, quienes se pondrían en contacto los comisionados<sup>534</sup>.

Pero los diputados comisionados para Madrid carecían de potestad para alterar los siguientes capítulos que figuraban en el pliego de 37 folios enviado al Consejo. En concreto: que los oficiales de mar y guerra de las flotas de Indias debían ser partícipes en el asiento (cap. III); que las carenas de las naos correrían por cuenta de los cabos (cap. IV); que el derecho de avería montaría un 8% (cap. XXVII); por lo que respecta a la forma de traer el caudal consignado, que la plata de particulares no entrase en la Contratación, como tampoco lo harían los registros ni recaudos originales tocantes a su hacienda (cap. XXVIII). Asimismo, los comisionados estaban

---

<sup>532</sup> AGI Co lib. 52, Carta al Consejo de Indias, Sevilla, 14/3/1655, fols. 91v-92r; Carta del Consulado al gobernador de Sanlúcar Juan de Urbina, Sevilla, 28/2/1655, fol. 90a-b. Para un seguimiento pormenorizado de cómo se reunió esa cantidad: Co lib. 6, fols. 15v-52r. Entre los partícipes se contaban prominentes cargadores y negociantes del comercio con las Indias: Esteban de Echevarría, Francisco Merino Heredia, Juan de Lizarralde, Diego de Velasco Mendieta, Roberto Corbet, Miguel de Azarola, Juan Ventura Tirado, Alonso Bermudo, Francisco de la Puente Berasategui, Nicolás Justiniano Echevarría, Gabriel de Rada, Martín de Murúa, Gaspar Gutiérrez, Francisco de Orozco y Ayala, Francisco García Guerrero, Martín de Asúnsolo, Bartolomé Escoto, Juan de Libarces, Francisco de Lineta, Alonso Burgos González, Bartolomé de Amézqueta, Manuel Jorge de Acosta, Juan Merino, Fernando López Bolaños, José de Cuterillo, Francisco de Rivarola, Andrés de Sarria, Andrés de Arriola, Diego García de la Parra, José Gruvel, Juan López de Galdona, Agustín Salcedo, Juan de Santo Domingo, Francisco de Contreras Chaves. *Ibid.*, Junta del asiento de la avería, Sevilla, 29/4/1655, fols. 41r-43v.

<sup>533</sup> AGI Co lib. 6, fols. 49r-51r.

<sup>534</sup> *Ibid.*, fols. 56r-64v; Co. lib. 52, fol. 96.

vetados de poder modificar cosa alguna en lo referente a que se tomase juntamente con el asiento de la avería el almojarifazgo de Indias por el último quinquenio<sup>535</sup>.

Con las miras en adelantar las negociaciones, los cargadores a Indias solicitaron al monarca un indulto para la carga que fuese sin registrar a bordo de los galeones del marqués de Montealegre, cuyo regreso esperaban para ese verano, pero haciéndolo extensible a la carga de los dos galeones de azogue despachados a Nueva España. Justificaron dicha pretensión aludiendo a los precedentes creados con la concesión de ese mismo privilegio a la flota del general Carlos de Mencos Martín, dos años atrás<sup>536</sup>. En agosto el monarca se avino a su concesión, aunque de poco serviría para la satisfacción de los empresarios<sup>537</sup>, quienes vieron cómo la guerra irrumpía en sus negocios. Fue entonces cuando el frágil equilibrio del sistema de flotas, ya muy comprometido por sus problemas internos de financiación, estalló en pedazos ante la amenaza existencia planteada por la marina de guerra de Cromwell.

Llegado el otoño de 1655, la situación del comercio colonial era de una precariedad sin precedentes. Ni siquiera el indulto para la carga de los dos galeones de azogue recién llegados, ajustado en 22.500 pesos<sup>538</sup>, supuso alivio alguno, pues no podía resarcir los gastos adicionales a los que se habían visto obligados los cargadores para sufragar por empréstito los costes de la *Armada de los Cabos*. Aparte, también desembolsaron un repartimiento suplementario por avería gruesa o de exceso, y, en vista de los peligros que entrañaba navegar a las Indias, optaron por suspender la partida de las flotas ese mismo verano. Los empresarios se declararon entonces faltos de caudal para darle continuidad a las negociaciones de la avería, pues el capital reunido se había consumido, y no atendieron a las insistencias de Peñaranda<sup>539</sup>.

Subrayaban que su ánimo nunca había sido otro que el de servir lo mejor posible al rey, como así lo demuestra la disposición a negociar el asiento, pero en unas circunstancias muy diferentes a las que afrontaban al término del verano, cuando no imaginaban siguiera la ruptura con Inglaterra. Dejando de lado la parte de excusa que pudieran tener estas explicaciones, es innegable que estaban fundamentadas en el miserable estado del negocio, ahora decisivamente golpeado por la hostilidad de la marina militar inglesa.

[...] porque cuando el comercio abrazó este asiento y trató de sus capitulaciones fue respecto de estar esta Monarquía en paz con Inglaterra, y habiéndose declarado la guerra con aquel reino

---

<sup>535</sup> AGI Co lib. 6, fols. 52r-54v.

<sup>536</sup> AGI Co lib. 52, fols. 93v-94r, 106v.

<sup>537</sup> AGI IG leg. 2738, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 17/8/1655.

<sup>538</sup> AGI SD leg. 273, Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 25/11/1655.

<sup>539</sup> AGI Co leg. 123, Carta de los diputados del asiento de la avería en la Corte al Consulado, Madrid, 21/9/1655; Co lib. 52, Carta del Consulado a los diputados del asiento de la avería, Sevilla, 16/11/1655, fol. 110.

de más del daño que el comercio ha recibido en no ir flotas ni venir galeones, está imposibilitada la materia de ejecutarse este asiento como dicho es<sup>540</sup>.

Pero el monarca, al comprobar que su clemencia no refrenaba la resistencia de los cargadores, mediante una R.C. del 18 de noviembre ordenó que se cobrasen las averías repartiendo el gasto en el registro de los galeones, manteniendo la exención solo para las partidas destinadas a los Santos Lugares, la canonización de Francisco Solano y la redención de cautivos<sup>541</sup>. En estas circunstancias se entró en una fase de punto muerto, y en diciembre de ese año los diputados en la Corte propusieron al Consulado abortar dichas negociaciones a la vez que este, intercediendo por el comercio, suplicaba a Felipe IV el cese del asiento y que se les concediese licencia para volver a Sevilla a los cuatro diputados que habían sido comisionados a la Corte para negociar la avería. La guerra fue sencillamente la puntilla a un cúmulo de infortunios que se habían sucedido desde el año anterior, con el naufragio de la capitana de la Mar del Sur como simbólico punto de arranque a partir del cual se desencadenó un efecto dominó que reveló la fragilidad del sistema y abocó a su paralización.

Por espacio de tres años las negociaciones del asiento de la avería se mantuvieron en un punto muerto del que no parecía que hubiese escapatoria posible, al menos hasta que en 1658 se reanudaran las conversaciones en aras de una solución que satisficiera a las partes involucradas. Este suspenso no era sino la plasmación tangible de la incertidumbre que cayó sobre el conjunto del sistema de la Carrera de Indias a partir de 1655, puesto frente al espejo que reflejaba sus debilidades estructurales; en este caso, frente a la fuerza naval que desplegó Inglaterra para arruinar conscientemente el sistema comercial del Imperio Español. Los intentos para reactivar el comercio con las Indias se vieron frustrados por la guerra. Sin embargo, acaso impelida por la necesidad, la voluntad política de la Monarquía Hispánica no quebró, y desde la Corona se dieron instrucciones para continuar con el negocio americano como hasta entonces a la vez que se arbitrabán medidas para organizar una defensa efectiva que rechazase a los ingleses y protegiese el vital flujo de la plata americana.

Las primeras remesas tras el estallido de la contienda llegaron en octubre con el recibimiento, el día 24 de ese mes, de los galeones de azogue de Medina y Montañó (Anexos 1.2.1-1.2.3.), acompañados de un mercante del maestro Pedro Galíndez, cuyo cargamento fue valorado en 6.685.500 mrs., que regresaban de Nueva España. En total, el registro de estos barcos

---

<sup>540</sup> AGI Co lib. 6, Junta de partícipes de la avería, Sevilla, 16/12/1655, fols. 103v-107r.

<sup>541</sup> Veitia Linaje, 1672, lib. I, cap. XX, núm. 29.

importó la suma de 237.904.330 mrs. de plata, y los gastos totales del periplo de los dos galeones de Medina y Montaña ascendieron a 40.411.346 mrs. de plata<sup>542</sup>. Con el 12% de avería ordinaria no bastaba para cubrirlos, pues faltaban 43.613 pesos y 3 tomines<sup>543</sup>, así que la Corona se vio en la tesitura de contribuir con un recargo adicional del 16% de avería sobre el monto de 150.046.794 mrs. relativo a las cantidades que, en virtud de sucesivas resoluciones reales, se aplicaron como caudal de la Real Hacienda y bolsas fiscales, además del 1% de toneladas y fletes, lo que significó el pago de 26.183.163 mrs. de plata<sup>544</sup>, aunque el porcentaje se elevaría finalmente algo más, hasta el 19,5%, que montaría 33.258.936 mrs. de plata<sup>545</sup>.

Esta cantidad le fue cargada al receptor general de las averías Rodríguez de la Fuente, a quien para atender a su pedimiento José de Veitia Linaje, oficial mayor de la Tesorería de la Contratación, entregó 5.000.000 maravedís a cuenta de lo que contribuía y pagaba la Real Hacienda<sup>546</sup>. Sin embargo, ese 16,5% de avería no reservaba cantidad alguna para el 10% adicional en concepto de avería gruesa que el receptor general Juan Rodríguez de la Fuente había solicitado a Madrid con el objeto de afrontar los gastos todavía pendientes de la armada de Pablo Fernández de Contreras<sup>547</sup>. La Casa de la Contratación aplicó dos partidas, una de 140.320 rs. en concepto de gastos pagados de contado, y otra de 319.295 rs. por el importe total de los bastimentos comprados al fiado para el viaje de ida de los dos galeones, que sumaban 450.615 rs. con los que se confiaba satisfacer los costes del viaje y atender a los particulares que habían comprometido su capital en el apresto de la armada de los cabos<sup>548</sup>. El 10% de avería de exceso terminó por aplicarse a fines ajenos al apresto de la armada<sup>549</sup>.

Originalmente, la Casa de la Contratación había esperado subsanar la cantidad abonada en ambas partidas y resarcir otros gastos navales con la plata perteneciente al registro de los galeones de la armada del marqués de Montealegre<sup>550</sup>. Pero como el regreso del convoy se demoró hasta marzo de 1656 y solo retornaron dos galeones a causa de las contingencias sufridas en Indias, todas estas previsiones de los oficiales de la Contratación dieron al traste, lo que

---

<sup>542</sup> AGI IG leg. 770 y C leg. 3122, Registro y averías de los galeones de azogues, Sevilla, 6/11/1655; Contaduría 570, N.1, Relación del tesoro que vino registrado en las dos naos de azogue, s.l., s.f., [Sevilla, 6/11/1655]; Álvarez Nogal, 1997a: 112.

<sup>543</sup> AGI IG leg. 770, La Casa de la Contratación a SM, Sevilla, 6/11/1655; AGI C leg. 5177, lib. 27, fol. 165a-b.

<sup>544</sup> AGI Contaduría leg. 570, N.1, Naos de azogues que vinieron a España por octubre de 1655. Aunque teóricamente el caudal consignado para la Real Hacienda no fuese mayor de 123.863.632 mrs. Sanz Ayán, 1988b: 148.

<sup>545</sup> AGI IG leg. 770, Registro y averías de los galeones de azogues, Sevilla, 6/11/1655.

<sup>546</sup> Se le hizo cargo de esa suma el 10 de enero de 1656 con el acuerdo del presidente y jueces oficiales de la Contratación. AGI C leg. 4484, Cargo sobre el receptor general Juan Rodríguez de la Fuente, Sevilla, 10/1/1656.

<sup>547</sup> AGI C leg. 4484, R.1, Juan Rodríguez de la Fuente suplica a SM que mande pagar 18.008.064 mrs. que se están debiendo por el 10% de avería gruesa, Sevilla, 15/9/1656.

<sup>548</sup> AGI IG leg. 770, Registro y averías de los galeones de azogues, Sevilla, 6/11/1656.

<sup>549</sup> AGI IG leg. 2702, Al presidente y jueces oficiales de la Casa de la Contratación, Madrid, 1/5/1657.

<sup>550</sup> AGI Co leg. 124, Carta del marqués de Montealegre al Consulado de Sevilla, 19/3/1656.

exigió la búsqueda de alternativas con las que ofrecer garantías a los proveedores a los que quedaban debiendo. Por ejemplo, que los comerciantes interesados se contentasen por el momento con la mitad de los 459.615 rs. que estaban librados, lo que permitiría a la Casa disponer de los 229.807 rs. restantes como caudal estante de avería con el que responder al apresto de las flotas de 1656, ya que el gasto de las carenas lo darían a su costa los capitanes y los bastimentos se pagarían al fiado<sup>551</sup>.

Los efectos percibidos del indulto concedido a los dos galeones de azogues, importaron una suma de 22.500 pesos, que el duque de Medinaceli aplicó a los gastos derivados del recibo de la armada de Pablo Fernández de Contreras. Por consiguiente, de indulto no quedó ningún caudal disponible para tomar por vía empréstito 10.000 pesos con los que financiar el envío de 400 infantes y pertrechos militares a los presidios de Santo Domingo y Puerto Rico, como había ordenado el rey. La Junta de Guerra de Indias resolvió que se recurriese a los 5.490.116 mrs. de plata que habían sobrado de las partidas procedentes de las Indias en los dos galeones de azogue, a pesar de que dicho numerario originalmente debía destinarse a las obras de la real capitana para Mar Océano que se estaba construyendo en los astilleros de San Sebastián. Para la Corona, sin embargo, en 1655 era prioritario socorrer las plazas antillanas<sup>552</sup>.

El regreso de la armada del marqués de Montealegre en marzo de 1656, a dos años de su partida, en vez de significar un alivio para los cargadores, solo representó un duro golpe psicológico, que a efectos prácticos se tradujo en nuevos reajustes. La alegría que despertó su retorno a Cádiz le duró muy poco a los empresarios españoles y mercaderes ingleses que aguardaron con tanta expectación la llegada de nuevas remesas americanas<sup>553</sup>. Más bien, era el corolario lógico a la cascada de infortunios que padeció la Carrera de las Indias en los últimos dos años. La Corona concedió el indulto que solicitaron los cargadores, haciéndolo extensible a todos los interesados en el cargamento de los galeones que regresaron<sup>554</sup>. Teniendo en cuenta el mortificante periplo de la armada de Montealegre, la concesión del indulto estaba del todo justificada. La segunda tarea, la más ardua y problemática, consistió en calcular la avería cuando la mayor parte del registro se encontraba precisamente en los dos galeones que faltaban: la almiranta *Nuestra Señora de las Maravillas*, naufragada en Bahamas, y el *Jesús, María y José*, de Juan de Hoyos, rezagado en las Indias.

---

<sup>551</sup> AGI IG leg. 2573, Fernando Ruiz Contreras, Relación de lo que representa el gasto de los dos galeones que han venido de Nueva España y sus averías y forma de distribución de ellas, Madrid, 20/11/1655.

<sup>552</sup> AGI SD leg. 273, Junta de Guerra de Indias en que se revisó un informe del conde de Villaumbrosa que participó el conde de Peñaranda, Madrid, 25/11/1655.

<sup>553</sup> CSPV 1655-1656, 30/282, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 31/3/1656.

<sup>554</sup> AGI Co lib. 6, Junta para que el prior asista en Cádiz al despacho de la flota y recibo de los galeones, Sevilla, 12/2/1656, fols. 112r-114v.

El cargamento de los dos barcos que regresaron a España, incluyendo el valor de las mercaderías, montaba unos 263.000.000 maravedís, mientras que del registro de los dos barcos perdidos solo cabía especular con el valor de su carga. Para calcular el registro total de la armada de Montealegre antes de ajustar la avería, los oficiales de la Contratación incluyeron las partidas libradas en las Indias —636.667.258 maravedís de plata—. Como el gasto total de la armada ascendió a 205.918.742 maravedís (Anexo 1.1.4.), la avería importaba un 32%, distribuido en un 12% de avería ordinaria y un 20% adicional en concepto de avería gruesa por el acrecentamiento de los gastos durante la travesía<sup>555</sup>. Pero incluso así, los oficiales de la Contratación tuvieron que inflar más el porcentaje con incorporaciones adicionales con las que afrontar otras obligaciones: los derechos de toneladas y de Balbás<sup>556</sup>; un 2% por 400.000 reales que se estimaron necesarios para las pagas y remates de la marinería, la infantería embarcada y los artilleros; el 10% de avería gruesa por la armada de Pablo Fernández de Contreras; finalmente, un 3% para prevenir el déficit. Este incremento resultó en un 49,5% de avería<sup>557</sup>.

Repárese en la magnitud de las pérdidas que sufrió el comercio andaluz como resultado del accidentado periplo, de unos factores del todo fortuito en sus orígenes, ajenos a la contienda con Inglaterra, pero que repercutían indirectamente en la capacidad de sufragar nuevos aprestos de galeones para defender el tráfico colonial. De ahí el exagerado abultamiento de la avería, lo que no dejaba de ser una medida desesperada que en nada contribuiría a solventar el problema, sino a ahondar más todavía en sus debilidades. Se condicionaba el alivio del comercio en futuras remesas de plata, pero sin que existiese una sólida certeza de cómo evolucionaría el sistema de flotas a los compases marcados por la guerra, sobre todo ante las perspectivas de que los ingleses reanudasen el bloqueo naval. Todavía en la primera mitad de 1656, la Corona seguía pendiente de resarcir los préstamos con los que sufragaron las armadas de Carlos de Mencos y Villarrubia en 1652 y 1653, respectivamente<sup>558</sup>.

---

<sup>555</sup> AGI C leg. 5177, Cartas de la Casa de la Contratación a Felipe IV, Sevilla, 3 y 16/5/1656; AGI Cont leg. 1365; IG leg. 770, Sevilla, 26/4/1656; Álvarez Nogal, 1997a: 113-114.

<sup>556</sup> Cristóbal de Balbás ejerció durante los años 20 como factor en Panamá, y ya entonces alertó del creciente fraude aduanero por el que atravesaba la Carrera de Indias. En ese contexto nació el derecho de Balbás, como reacción de los cargadores de Sevilla, que consistía en una composición de 206.000 ducados que se pagarían por medio de una tasa ya existente, el 1% de la Armada del Mar del Sur. Para saber más sobre este impuesto: Vila Vilar, 1985: 253-270; Díaz Blanco, 2012: 124-125.

<sup>557</sup> AGI C leg. 5177, Cartas de la Casa de la Contratación al Rey, Sevilla, 3 y 16/5/1656. AGI IG leg. 770, La Casa de la Contratación informa a Felipe IV, Sevilla, 3/5/1656; leg. 2702, Fernando de Fonseca Ruiz de Contreras, Relación de los maravedís que ha remitido la Casa de la Contratación por el caudal estante procedido de diferente efectos y partidas de cuenta de la Real Hacienda, Madrid, 21/7/1656.

<sup>558</sup> AGI IG leg. 2527, Varias reales cédulas para que se librase en Portobelo 38.674 rs. de plata más 5% de intereses y otros 96.444 rs. y 12 mrs. de plata que se debían a Luis de Arauz y a Juan Antonio Dávila, respectivamente, por el apresto de las armadas de Tierra Firme de 1652 y 1653, Madrid, 7/3/1656.

Mientras, se persistía en la práctica (cada vez más frecuente) de librar en las cajas reales de Indias las consignaciones adeudadas a los particulares que buscaban resarcir el capital comprometido en sufragar la política de la Monarquía. Un procedimiento que Álvarez Nogal interpretó como un signo de la precariedad que acusaba la Real Hacienda a fines del reinado de Felipe IV, cuyas negociaciones con los cargadores y banqueros no solo se entablaron en condiciones de una creciente desventaja, sino que ni siquiera evitaban —en el caso de la Carrera de Indias— que se excediese el 12% teórico fijado a los empresarios. Ahora, la amenaza de la marina inglesa entrañaba, por un lado, un sobre coste ineludible para atender las necesidades defensivas; por otro, un creciente riesgo de que se perdiese parte del registro en caso de ataque. Solo tras el pago a los financiadores y hombres de negocios, la avería era el gasto más significativo para la Casa de la Contratación. Y todo ello a pesar de la mayor intermitencia con que se despachaban flotas a Indias<sup>559</sup>.

Los cargadores interesados en la plata registrada en los galeones alertaban de una irremisible bancarrota del comercio «y la ocasión que esto será para que el comercio totalmente acabe de extinguirse»<sup>560</sup>, temiendo verse privados de sus caudales, sobre todo por el 10% de avería gruesa para atender gastos pendientes de la armada de Pablo Fernández de Contreras. Los cargadores consideraban este gravamen muy injusto, dado que volvía a privarlos de su plata cuando ellos ya habían contribuido con su capital a sufragar mediante préstamos el apresto de esa formación naval y otros costes adicionales, como los 20.000 escudos que habían quedado debiendo al proveedor Manuel León por las 100.000 raciones de bastimentos que, con poder del asentista Duarte de Acosta, entregó para la armada de Fernández de Contreras<sup>561</sup>. Además, si todavía quedaban gastos pendientes de atender, cabía inferirse que la suma reunida en el empréstito de los comercios de Sevilla y Cádiz había sido insuficiente:

Sería caso fuera de toda justificación cargar todo este gasto a los obedientes que registraron, siendo en tan corto número, y quedarse libres las haciendas de aquellos que con mejor diligencia han sabido traerlas ocultas, pues es sin duda que todos aquellos que contribuyeron lo hicieron por asegurarse sus caudales [...] y con sabiduría de las cantidades que esperaban<sup>562</sup>.

Todo indicaba, pues, que el repartimiento final, además de extinguir el capital registrado a bordo de los dos galeones que regresaron, sería insuficiente para reintegrar las obligaciones contraídas en el periodo. Como solución provisional, se concedió que se entregase al pagador

---

<sup>559</sup> Álvarez Nogal, 1997a: 69; 1998: 1.372-1.373.

<sup>560</sup> AGI Co lib. 52, El Consulado de Sevilla a Felipe IV para que la plata de los galeones del marqués de Montealegre no importe más del 12% de avería ordinaria, Sevilla, 26/4/1656, fols. 119v-119bis.

<sup>561</sup> AGS GYM leg. 3366, Consulta de la Junta de Armada, Madrid, 8/11/1655.

<sup>562</sup> AGI IG leg. 770, Repartimiento de las averías de la armada de Montealegre, Madrid, 7/6/1656.

general Cristóbal de Vozmediano, en Sevilla, el dinero del arca general de pagaduría de la ciudad de Cádiz: 51.389 reales de plata y 42.812 reales de vellón, así como que se aplicasen para la financiación de esa armada las partidas de las demás bolsas fiscales de la Casa de la Contratación —salvo arca de difuntos— y del Consulado<sup>563</sup>.

Desde Madrid, sin embargo, no se atrevieron sin contar con el parecer del comercio de Sevilla, pues los mismos consejeros reconocían que había sido el agente más implicado en la financiación de la escuadra de Pablo Fernández de Contreras y el que mayor servicio había prestado a la Corona. Había que justificar a los cargadores el gravamen de casi el 50% del registro, «...tenga orden la Casa [...] haga entregar a los particulares que hubieren registrado, libremente, sin fianza ni crédito de comprador de plata, lo que a cada uno le quedare líquido, bajado el 50% de averías». En teoría, esta medida solo saldría adelante en el caso de que el comercio de Sevilla diera su visto bueno, de lo contrario, se abortaría su ejecución<sup>564</sup>; en tal caso, la avería para afrontar el gasto de la escuadra de Pablo Fernández de Contreras tendría que repartirse entre los mismos cargadores *por imaginaria*<sup>565</sup>. Los oficiales de la Casa reaccionaron entonces con cierto optimismo, pues un 49,5% de gravamen bien podía ser en aquellas circunstancias tan adversas la manera menos onerosa de responder a tantas obligaciones contraídas. El 11 de abril la Casa ya había remitido al Consejo de Indias la relación con el resultado del cálculo final de la avería, pues convenía dar luz verde sin más dilaciones:

...pues el de entregarla debajo de crédito abierto para seguridad del gasto de una y otra avería no aliviaba los comerciantes respecto que los dueños no tendrían uso de sus haciendas porque los compradores de plata no les entregaban por este camino dinero alguno por el recelo con que se hallarían de que quedase extinguido el principal y se reconoce esto con que habiéndose publicado el entrego de la plata de los particulares, no han venido a recibirla<sup>566</sup>.

Habiendo tenido el Consulado conocimiento del estado de la hacienda del registro de los dos galeones que llegaron a España, así como del caudal efectivo que de él iría a la Sala del Tesoro de la Casa de la Contratación, los cargadores trataron el asunto de la entrega de la plata en junta del 12 de mayo, en la que mostraron su rechazo al requerimiento del conde de Peñaranda de que ellos mismos se encargasen del repartimiento por imaginaria para satisfacer los sobrecostes de la escuadra de Pablo Fernández de Contreras. Al Consulado le parecía una

---

<sup>563</sup> AGI C leg. 3510, Casa de la Contratación, Sevilla, 27/8/1655.

<sup>564</sup> AGI IG leg. 770, Repartimiento de las averías de la armada de Montealegre, Madrid, 7/6/1656.

<sup>565</sup> Repartir *por imaginaria* quiere decir que el cálculo se hacía a partir de los capitales que se presuponían, lo que a un mismo tiempo servía a modo de penalización por los fraudes en el registro. Encontramos un antecedente en 1640, año en el que no llegaron flotas procedentes de Indias. Domínguez Ortiz, 1998: 84.

<sup>566</sup> AGI IG leg. 770, La Casa de la Contratación informa a Felipe IV, Sevilla, 3/5/1656.

solicitud llanamente impracticable<sup>567</sup>. Los comerciantes solicitaron que se librase en las Indias el 24,5% del que consideraban que la Real Hacienda era deudora para así restituir ese empréstito con los intereses que al monarca le pareciese más justo. Y recordaban que todavía se les había de compensar por otros préstamos de años anteriores para el despacho de las flotas<sup>568</sup>.

Estos reajustes presupuestarios coincidieron en julio de 1656 con la reanudación de las presiones por parte del Consejo de Indias para forzar al consulado a renegociar el asiento de avería. El 18 de agosto los empresarios manifestaron su postura unánime de rechazo a cualquier negociación al respecto, alegando la falta de crédito para hacerse cargo de nada y el clima de incertidumbre que la guerra con Inglaterra deparaba al comercio colonial<sup>569</sup>. Y no les faltaba razón, ya que en setiembre de ese año, frente a Cádiz, los barcos de Richard Stayner le asestaron un golpe demoledor al armazón del comercio colonial, que en los cargadores de Indias concitó tal desasosiego que ensombreció con mucho cualquier impresión que ocasionase la captura de Jamaica un año anterior. Baste con reparar en la elocuente descripción que el propio Consulado escribió acerca de la magnitud del desastre:

El Consulado de Sevilla, movido de las demostraciones y excesos de sentimientos que el comercio hace por la pérdida de la almiranta y los desastrosos sucesos que a vista de Cádiz han padecido los navíos que venían de Indias a cargo del capitán Marcos del Puerto, después de dolerse con V.M. de tan infelices cosas sobre tantas pérdidas tan considerables como de seis años a esta parte se ha experimentado con malogro de más de diez millones de pérdidas de plata y malas ferias<sup>570</sup>...

De manera que, la pérdida del galeón de Juan de Hoyos, sumada al naufragio de la que fue la almiranta de Matías de Orellana, ambos barcos pertenecientes a la armada de Montealegre, distorsionó el registro e invalidó por completo el repartimiento de la avería por imaginaria que los contadores diputados habían calculado en primavera<sup>571</sup>. De la escuadrilla de Marcos del Puerto se salvaron los 400.000 pesos (aprox.) pertenecientes a las 350 barras del registro del patache capitana, que se refugió a tiempo en el puerto de Cádiz, cantidad de la que se rebajaron 28.419 para atender gastos pendientes del apresto del patache en cuestión<sup>572</sup>. Del rescate de las mercaderías procedieron 78.601 reales de plata, de las que se emplearon 9.385 reales en costear dichos trabajos de extracción<sup>573</sup>, de los que se aplicaron 52.458 reales en la paga de los remates

---

<sup>567</sup> AGI Co lib. 52, Carta al conde de Villaumbrosa acerca del repartimiento por imaginaria propuesto por el conde de Peñaranda, Sevilla, 15/5/1656, fols. 122v-123r.

<sup>568</sup> AGI Co lib. 6, Junta del comercio para la armada de Pablo de Contreras, Sevilla, 23/8/1656, fols. 130v-135r.

<sup>569</sup> AGI Co lib. 6, Junta del asiento de avería, Sevilla, 18/8/1656, fols. 127r-130v.

<sup>570</sup> AGI IG leg. 1876, Carta del Consulado de Sevilla a Felipe IV, Sevilla, 28/9/1656.

<sup>571</sup> AGI Co leg. 124, Carta del marqués de Montealegre al Consulado de Sevilla, 19/3/1656.

<sup>572</sup> AGI IG leg. 770, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 26/10/1656.

<sup>573</sup> AGI C leg. 5122; IG leg. 2598, Relación del rescate del naufragio, El Puerto de Santa María, 12/11/1656.

para la gente de mar y guerra superviviente de la flotilla de Marcos del Puerto<sup>574</sup>. De la almiranta de Esquivel solo se rescató una barra de plata valorada en 4.096 reales<sup>575</sup>.

Considerados estos movimientos, el cálculo final resultó en un 46,5% para los galeones de Montealegre y un 38,5% para los barcos de azogue<sup>576</sup>. El estado por el que atravesaba el comercio colonial solo podía calificarse de miserable, que, como recogió Pedro Alejandro Félix en una carta a las autoridades consulares, afrontaba una quiebra generalizada:

...el gran daño que causó la pérdida de las naos de Octavio Jorge y compañía, que fueron apresadas en Inglaterra, y las de permisión; el mal suceso de la capitana de la mar del sur; la mala feria última que tuvieron los que fueron en los galeones del cargo del Marqués de Montealegre, la pérdida de su Almiranta; la toma del galeón de don Juan de Hoyos; la quema de la capitana de Cartagena y de la urca del capitán Juan Calderón, sin otras hostilidades y quiebras que se han originado que no menciono, que se reputan a lo más corto por más de treinta millones, que se hallan de menos, en el cuerpo de este comercio. A tan exorbitantes desgracias consecutivas, no es dudable, que de necesidad hayan de faltar los créditos más seguros, y que han de ocurrir a la vergüenza de pleito de acreedores; reconocido y hecho evidente este paradero; para el remedio y algún desahogo a tanta adversidad general, y para excusar pleitos e inquietudes que se han de originar a tanta copia de personas honradas y principales que les obligan a retirarse y dejar sus casas con desdoro, por no poder cumplir con las pagas, por causa de estos infortunios y malos sucesos de la mar sería urgente pedir a Su Majestad una suspensión de paga general de toda las escrituras, vales, u otros instrumentos obligatorios, tras esperas y composiciones, que se hubieren señalado, asignado y librado la satisfacción y cumplimiento para la venida de los galeones que traía a su cargo el marqués de Montealegre hasta 18 de este mes, diferido debajo de juramento del deudor, por cierto término, para que en él trate y solicita forma de satisfacción con quietud sin ser atropellado; y porque se puede cautelar que, maliciosamente, los que pueden pagar se valdrán de esta suspensión de paga como los que no pueden; se puede prevenir y declarar en ella, que la intención, es mera y solamente para los que no pueden, y que eso se deja al afuero de la conciencia de cada uno y su juramento<sup>577</sup>.

No menos elocuentes podrían considerarse los términos en los que se expresaba Jerónimo de Barrionuevo en sus célebres *Avisos*, tras el desesperante retraso de los galeones de Montealegre y la derrota ante los ingleses en Cádiz en 1656: «Casi todos los hombres negocio y tratantes de toda el Andalucía han quebrado, estando llenas las iglesias de retraídos, y los pueblos y gente con tal desconsuelo que andan por las calles como locos y embelesados». Otra prueba de la ruina del comercio sevillano: «en Sevilla han quebrado 97 hombres muy ricos, y en las demás costas del mar infinitos, con que las iglesias están llenas de retraídos...»<sup>578</sup>. Así

---

<sup>574</sup> AGI IG leg. 2598, Carta de la Casa de la Contratación a Felipe IV, Sevilla, 5/3/1657.

<sup>575</sup> AGI C leg. 3510, Cuenta del pagador general Cristóbal de Vozmediano, Sevilla, 13/10/1657.

<sup>576</sup> AGI C leg. 4477, Cuenta del receptor de avería Juan Rodríguez de la Fuente: libros de cargo de la armada del marqués de Montealegre que regresó en marzo de 1656, por los contadores diputados Francisco de Ibarzabal y Agustín de Arandía, Sevilla, 6/6/1663.

<sup>577</sup> AGI Co leg. 124, Carta de Pedro Alejandro Félix al Consulado de Sevilla, Cádiz, 24/9/1656.

<sup>578</sup> Barrionuevo, 1893, III: 22, 73, cit. en Domínguez Ortiz, 1974 [1946]: 121-122.

que a finales de 1656 el negocio colonial con las Indias había quedado quebrado y atravesaba por su particular *sima*, privado además de toda capacidad contributiva<sup>579</sup>.

En el fragor de la adversidad que golpeó al comercio con Indias en 1656 el Consulado de Sevilla, en representación de los cargadores, le propuso a la Corona una serie de remedios para aliviar la situación del comercio: la concesión a los comerciantes de una moratoria para el abono de sus débitos al regreso de la flota de Nueva España con el tesoro; una cédula de indulto extensible a toda la carga que fuese por alto en la flota; otra cédula, para que no se diese comiso a la plata ni bienes extraídos del buceo de la almiranta de Orellana; finalmente, el libramiento en Indias del préstamo que se adelantó para el despacho de los galeones de Montealegre y de la armada de los cabos de 1655<sup>580</sup>. Sin embargo, tales medidas no servirían más que para aliviar unas pérdidas que por el momento eran irrecuperables.

Para otoño de 1656, la escasez de medios financieros imposibilitó el despacho de la flota de Tierra Firme, pues los cargadores ya no podían esperar ninguna contribución en líquido con la que atender la inversión en medios navales. La relación de los primeros costes al contado que se deberían aplicar en el apresto de los galeones arrojaba un total de 100.000 pesos, sin computar el armamento, pagos a las tripulaciones ni otros desembolsos posteriores que se afrontarían al final del despacho<sup>581</sup>. Como los efectos disponibles en las arcas reales—inclusive avería, ausentes y otras agregaciones por señoreaje de la plata, así como lo rescatado de la almiranta de la flota de Marcos del Puerto— para su aplicación en el apresto de los galeones no sobrepasaban los 47.546 escudos a comienzos de noviembre, hubo que plantear posibles alternativas<sup>582</sup>. El conde de Villaumbrosa propuso una derrama, vía empréstito, entre los empresarios y la colaboración de la Real Hacienda con 40.000 pesos para los gastos más perentorios, pero se encontró con la negativa del Consejo, que alegó que era responsabilidad de la Casa encontrar los efectos con los que acudir a tales gastos al contado<sup>583</sup>.

Otra posibilidad que siempre existió, a pesar de los escrúpulos que generaba, era la de valerse del caudal del arca de bienes de difuntos. Si las leyes y ordenanzas frecuentemente recordaban que de tales cajas no se debía extraer cantidad alguna ni para trocarla a vellón, cabe inferir que la tentación nunca se disipó por completo, pues, de hecho, en la primera mitad de siglo se tomó parte del dinero guardado en esas cajas para atender efectos del real servicio<sup>584</sup>.

---

<sup>579</sup> Díaz Blanco, 2012: 132.

<sup>580</sup> AGI IG leg. 1876, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 2/10/1656.

<sup>581</sup> AGI IG leg. 1876, Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 26/10/1656.

<sup>582</sup> AGI IG leg. 2598, Efectos en las arcas reales aplicables al apresto de la armada, Sevilla, 7/11/1656.

<sup>583</sup> AGI IG leg. 2598, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 13/11/1656.

<sup>584</sup> El 18 de noviembre de 1656 se remitió por copia de Bautista Sáenz de Navarrete una R.C. que prohibía tajantemente el recurso de los bienes de difuntos. Veitia Linaje, 1672, I, cap. XII, núms. 4-6.

Los infortunios de 1656 ofrecían razones sólidas para hacer uso del caudal del arca de difuntos amparándose en el estado tan calamitoso de la coyuntura comercial con América, argumento al que podía añadirse que, en virtud de R.C. del 7 de junio de 1644, se autorizaba que los gastos del apresto de flotas y galeones que excediesen el 12% de avería ordinaria se repartiesen sobre la Real Hacienda y bolsas fiscales. Si los bienes de difuntos quedaban estimados en calidad de bolsas fiscales, no habría razón alguna, más allá de los tabúes morales, para no recurrir a ellos. Con el fin de evitarlo, por carta del 12 de marzo de 1657, el secretario Sáenz Navarrete precisó que debían conceptuarse en calidad de bolsas de particulares, no fiscales. Con el fin de evitarlo, por carta del 12 de marzo de 1657, el secretario Sáenz Navarrete precisó que debían conceptuarse en calidad de bolsas de particulares, no fiscales<sup>585</sup>.

Para el despacho que se tenía previsto de la flota y armada de Tierra Firme en 1657 se acordó con los cargadores un incremento del 4% en el repartimiento de la avería ordinaria que por entonces se pagaba, que ascendía a un 14,5% (12% de avería, 1,5% de derecho de Balbás y 1% de derecho de toneladas) y que elevaría la cuantía hasta el 18,5% de avería. Se cargaría sobre el oro y la plata registrados en la flota de Nueva España de Diego de Egües, navíos del cargo de Medina y Montañón y bajeles sueltos de Honduras y Santo Domingo cuyo regreso se esperaba para 1657. El 4% de incremento, sin embargo, se aceptaba bajo la condición de que no afectase ni a los frutos ni a las mercancías que llegasen con la flota de Nueva España, tan solo al oro y la plata. La otra condición estribaba en que se concediese indulto para los géneros fuera de registro cargados en las bodegas de dicha flota, y con ese indulto se contribuyese al cote de una armada defensiva que a la sazón se intentaba aprestar<sup>586</sup>.

El 14 de marzo de 1657 el Consulado de Sevilla solicitó a la Corona el indulto para los bienes de la flota de que iban fuera de registro. Los empresarios, sin embargo, se resistieron a abonar la suma de 100.000 pesos que la Corona les exigía para el indulto; justificaron su postura alegando al modesto registro que transportaba esa flota «por haberse quedado en la Nueva España todos los cargadores y ser los géneros que se traían más voluminosos que ricos...», y demandaban que se les rebajase el importe del indulto a los 40.000 pesos, servicio con el que, según ellos, se redimiría la infracción para la carga sin registrar<sup>587</sup>. A pesar de los diferentes pareceres, el monarca cedió:

---

<sup>585</sup> *Ibid.*, I, cap. XII, núm. 9. Además, había un oficial real encargado de las arcas de difuntos y de hacer los cargos en ellas. AGI IG leg. 2011, Auto del tesorero de la Casa Andrés Munibe, Sevilla, 14/7/1654.

<sup>586</sup> AGI Co lib. 6, Junta para acrecentar la avería en la plata registrada, Sevilla, 13/11/1656, fols. 135r-140r.

<sup>587</sup> AGI C leg. 3763, Diego de Egües, Santa Cruz de Tenerife, 24/3/1657; AGI Co. leg. 124, Santa Cruz de Tenerife, 21/3/1657; Co leg. 123, Peñaranda, sobre la remisión de indulto a Canarias, Madrid, 24/4/1657.

Como tenéis entendido por una mi cédula de dos de marzo pasado de este año, mandé se pudiesen admitir a manifestación toda la plata, oro, perlas, cajonería de grana y añil, mercaderías y demás géneros preciosos que viniesen en confianza y fuera de registro en la dicha flota, desenhado reparar daños tan grandes como se siguen de traer tanto tesoro de particulares, como extraviadamente viene de las Indias en cada navío y se experimentó muy particularmente en el galeón de don Juan de Hoyos que le apresaron los ingleses a la vista de Cádiz, y atendiendo asimismo a las continuas y grandes pérdidas que de muchos años a esta parte han tenido los comercios de las Indias y toda España<sup>588</sup>.

Una vez más, la guerra deshizo todos estos planes con la destrucción el 30 de abril de 1657 por parte de la escuadra inglesa. Y, aunque al menos se puso a salvo la carga, lo que pudo atenuar las pérdidas, no evitó el disloque que sufrió la Carrera de las Indias, cuya interrupción se prolongó. Así que, las autoridades reales interfirieron a favor de los comerciantes; dieron por fenecido el malogrado viaje de la flota y, descubierto el fraude, cancelaron los registros<sup>589</sup>. En esta ocasión el Consejo de Indias trató de resarcir al sector mercantil, asegurando el indulto ajustado, finalmente, en 44.000 pesos<sup>590</sup>. Los efectos del indulto se aplicaron por caudal de la avería junto a los 20.000 pesos de la confiscación de ropa inglesa en Veracruz y los 1.800 pesos del embarque de 192 infantes al presidio de La Habana; con estos 65.000 pesos se confiaba contener un acrecentamiento de la avería<sup>591</sup>.

Sin embargo, una nueva fricción afloró cuando los diputados contadores de la avería fijaron el 12% la avería correspondiente a los dos navíos sueltos de Honduras que habían llegado a Canarias en conserva de la flota de Nueva España de Diego de Egües, para malestar de los cargadores, que alegaban lo dañosa que les resultaba esa decisión y demandaban que dichos barcos no fuesen comprendidos en los gastos de la flota por no pertenecer originalmente a ella<sup>592</sup>. Los contadores diputados de la avería, no obstante, incluyeron ambas naves so pretexto de que habían regresado en compañía de ella por haberse reunido todos en La Habana antes de emprender la travesía de regreso y de los precedentes de años anteriores en los que galeones sueltos se habían agregado a los convoyes en el tornaviaje. Aunque se batalló tenazmente, el Consejo de Indias no obtuvo indulto alguno para esos dos navíos de Honduras<sup>593</sup>.

---

<sup>588</sup> AGI IG leg. 2598, Carta de Felipe IV a los generales Egües y Dávila, Madrid, 16/4/1657.

<sup>589</sup> Fernández Duro, 1892: 58-61.

<sup>590</sup> AGI IG leg. 771, Consejo de Indias, Madrid, 30/5/1657; Cont. leg. 570, N. 1, Informe sobre el indulto, Tenerife, ca. junio-julio, 1657.

<sup>591</sup> AGI C leg. 4098, Relación del gasto de la flota de Nueva España de Diego de Egües, Sevilla, 30/8/1657; Co, lib. 52, Junta del comercio, Sevilla, 1/8/1657, fols. 148r-154v; Veitia Linaje, 1672, lib. I, cap. XX, núm. 33.

<sup>592</sup> AGI Co lib. 52, Carta del Consulado de Cargadores a Felipe IV, Sevilla, 17/10/1657, fols. 171v-172v.

<sup>593</sup> AGI Co leg. 124, Domingo de Herrera al Consulado de Sevilla, Madrid, 6/11/1657. Se puede hacer un buen seguimiento del tira y afloja entre los cargadores y los contadores diputados en AGI C leg. 4485, núm. 1, R.6, Sevilla, 29/8-18/9/1657.

El importe de la avería de la flota de Diego de Egües se calculó a partir del tesoro en plata y mercaderías, registrado en 311.527.966 mrs. de plata y descontadas las partidas libres de averías, excluyendo los gastos cometidos por los dos galeones de Medina y Montañó, pues no formaban parte de la flota de Nueva España. Se consideraron por gastos los incurridos entre la fecha de partida de la flota, el 30 de marzo de 1656, y la fecha del 7 de junio de 1657, que significaron 64.759.961 mrs. en la misma moneda. Salió a razón de 20<sup>3</sup>/<sub>4</sub>%, que contando el 1% del derecho fábricas de navíos y el 1,5% de Balbás, venía a cobrarse un 21<sup>3</sup>/<sub>4</sub>% de la cantidad consignada en la flota para la Real Hacienda y un 23<sup>3</sup>/<sub>4</sub>% del registro consignado para particulares<sup>594</sup>. El porcentaje, no obstante, ascendería a un 26<sup>1</sup>/<sub>4</sub>% debido a diversas aplicaciones agregadas a la avería, lo que en términos absoluto constituía una suma de 98.077.738 mrs. de plata que entró en poder del capitán Pedro de Aranguibel, quien ejerció como receptor<sup>595</sup>.

Tras el *impasse* del segundo semestre de 1657, período en el cual la parálisis del sistema fue completa, el 9 de marzo de 1658 se atisbaron los primeros movimientos encaminados a un desatranque. Ese día la Corona dispuso que, a los interesados en la avería de 1656, cuya cuantía porcentual alcanzó el 46,5%, se les restituyese un 24,5%. Asimismo, se decretó que a los empresarios implicados en los préstamos concedidos se les librase el importe de los mismos en las cajas reales de las Indias con la flota del marqués de Villarrubia, despachada en 1658<sup>596</sup>. Para sufragar su apresto la Corona se negó a asumir la falta de avería, pues la Real Hacienda priorizó el pago a las tropas de Tuttavilla que defendían Badajoz, plaza sitiada entre los meses de julio y octubre de 1658 por los ejércitos portugueses<sup>597</sup>. La trascendencia que reviste aquí la flota de Villarrubia se explica porque rompió el bucle de desdichas de los últimos cuatro años.

El retorno de la armada de galeones de Villarrubia a la ciudad de Santander, en abril de 1659, supuso un hito. Antes de su arribada, el 29 de octubre de 1658, los cargadores a Indias del comercio andaluz ya solicitaron una cédula de indulto para la carga que fuese sin registrar a bordo<sup>598</sup>. Los oficiales del Consejo de Indias no escondían el disgusto que les causaban tales procedimientos. Trataron, en cualquier caso, de hallar la forma de negociar compensaciones como contrapartida, por lo que se le propuso al comercio que el repartimiento de las averías se realizase entre todos los partícipes, sin hacer distinciones entre quienes pasaban plata y bienes por

---

<sup>594</sup> AGI C leg. 4098, Relación del gasto de la flota de Nueva España de Diego de Egües, Sevilla, 30/8/1657. Cabe señalar que esta cifra de registro es inferior a la indicada por los oficiales de Veracruz, quienes señalaron un valor de 376.158.320 mrs. de plata; se trata de una diferencia significativa, de 64 millones de maravedís, casi el importe de los gastos incurridos. AGI IG leg. 2598, Relación del tesoro que registraron los oficiales reales de Veracruz a bordo de la flota del general Egües, Tenerife, 14/3/1657.

<sup>595</sup> AGI C leg. 4098, Relación de lo que ha importado el derecho de avería, Santa Cruz de Tenerife, 20/3/1658.

<sup>596</sup> AGI IG leg. 786, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 22/4/1679.

<sup>597</sup> Oliva Melgar, 1998: 50.

<sup>598</sup> AGI Co lib. 52, El Consulado de Sevilla solicita cédula de indulto a SM, Sevilla, 29/10/1658, fols. 197v-198r.

alto y quienes sí observaban el registro oficial: «...precisándolos a que no excediesen de 20-24% y dándoles amplia facultad para que pudiesen hacer el repartimiento entre sí *por imaginaria* o en la forma que les pareciese mejor»<sup>599</sup>. La propuesta se encontró con el rechazo de los cargadores, que alegaban la imposibilidad de su ejecución y las necesidades particulares tras las pérdidas sufridas en el último lustro y los servicios concedidos a la Corona para el apresto de galeones y naos de refuerzo, aun a costa del patrimonio personal<sup>600</sup>.

Como se temía un crecido porcentaje de avería, dada la fuerte inversión de tiempo y dinero que había ocasionado el apresto de la armada de Tierra Firme el año anterior, desde el Consejo de Indias se optó por negociar una elevada suma compensatoria con los cargadores a cambio de que estos obtuviesen el indulto solicitado. Para ello sería necesario encomendarle a algún agente de confianza que se encargase de recibir la arribada de los galeones y de tratar con el comercio, así como de ofrecer reservadamente noticias de las personas embarcadas, ya fuesen comerciantes, ministros o pasajeros, pero también del auténtico volumen de los caudales cargados a bordo y de los medios de que se habían valido para burlar el registro. El informe se pediría al conde de Salvatierra y a Francisco de Leiva, auditor de esa armada, para remitirlo al monarca participándole de las noticias y averiguaciones extrajudiciales obtenidas, y sobre las cuales consultaría el propio Consejo de Indias para hallar un recurso que aliviase las averías de los galeones «no siendo justo que recaiga todo absolutamente sobre la Real Hacienda y sobre los particulares que en ejecución de las órdenes reales han traído sus caudales registrados»<sup>601</sup>.

Originalmente se valoró al marqués de Villaumbrosa, presidente de la Contratación, como el más idóneo para desempeñar dicho ejercicio, por su particular conocimiento de la verdadera carga de los galeones. Al no desarrollarse los acontecimientos como se esperaba, a la noticia de la llegada de las flotas a Santander, se impuso la necesidad de elegir a otro hombre de confianza, en este caso al licenciado don Antonio de Monsalve, para que se responsabilizase del indulto que ya en enero de 1659 había ajustado Villaumbrosa con el comercio por una suma total de 231.850 (originalmente, de 229.050 pesos), de los que 206.000 correspondían a los galeones de guerra y 25.850, a los mercantes (Anexo 1.7.4.). La primera cantidad se aplicaría a la avería, mientras que la segunda se le entregaría por orden real a Antonio Báez de Guzmán, tesorero de la Hacienda, para los derechos de las rentas que administraba dicha institución<sup>602</sup>.

---

<sup>599</sup> AGI IG leg. 2738, Consejo de Indias, Madrid, 19/12/1658.

<sup>600</sup> AGI Co lib. 52, El Consulado a la Casa, Sevilla, 10/12/1658, fols. 202v-204r; IG 2738, El Consulado a la Casa, se excusa de hacer el repartimiento entre la plata y mercaderías sin registrar, s.l. [Sevilla], 10/12/1658.

<sup>601</sup> AGI IG leg. 2738, Consejo de Indias, Madrid, 19/12/1658.

<sup>602</sup> AMN VP 39/45/87, Carta al secretario Juan Bautista Sáenz de Navarrete sobre el indulto, Santander, 7/7/1659; AGI C leg. 4486, R.C. para que Antonio Monsalve entregue 25.850 pesos al tesorero del Consejo de Hacienda, Madrid, 8/7/1659; Co lib. 52, Decisión sobre la solicitud de indulto, Sevilla, 15/1/1659, fol. 206; IG leg. 774,

El indulto exoneraba a los cargadores de pagar los derechos del almojarifazgo de Indias, entre otras rentas, lo que despertó el enfado de los arrendadores involucrados, quienes, privados de cobrar, protestaron ante el Consejo de Hacienda. La negociación del indulto resultó problemática para la Real Hacienda. Más tarde, Villaumbrosa ajustaría por 9.500 pesos otro para tres naos sueltas que llegaron a Cádiz y otros 15.000 pesos por el *Nuestra Señora de Atocha*, a cargo de Diego de Medina, que dio fondo en Cádiz el 28 de agosto de 1659<sup>603</sup>.

Apenas habían entrado 226.350 pesos del importe del indulto en poder de Pedro de Echave, maestre de plata del galeón capitana *San José* y pagador discrecional de esa armada, cuando este recibió órdenes de entregar 100.000 pesos de a ocho al comisario Juan Antonio Guisardo, que había nombrado por el tesorero general Cosme Vaca de Herrera. Juan de Góngora, presidente de la Real Hacienda, esperaba asistir con dicho caudal a una serie de gastos que, a tenor de las reales cédulas dadas en Aranjuez los días 26 y 28 de abril, no admitían más demoras, sin que se especificase la razón. Otros 12.000 pesos del caudal del indulto fueron despachados por real cédula a San Sebastián, al barón de Watteville, a fin de sufragar el refuerzo de los presidios de Cantabria. Para resarcir tales desembolsos, se subrogarían otros 100.000 pesos de a ocho de la plata consignada para el rey, bien fuese de la que estaba ya en su poder o de la que se extrajo del buceo de la almiranta *Nuestra Señora de las Maravillas* en Bahamas. El general marqués de Villarrubia tomó la razón por los oficios de la veeduría y contaduría de la Real Armada de la Guardia y dio instrucciones para todo el monto procedido del indulto fuese entregado al pagador Francisco de Alberro y con ello responder a los remates de sueldos, libranzas y pólizas en concepto de bastimentos, pertrechos navales y otros gastos tocantes al aprovisionamiento y apresto de los galeones de armada<sup>604</sup>.

En el Consulado de Sevilla tampoco se habían quedado quietos, y se apresuraron a reaccionar en cuanto tuvieron noticias de la arribada de las flotas y armada en Santander para obtener nuevas concesiones ventajosas. Reunidos en una junta del comercio, los cargadores y demás hombres de negocios, acordaron pedirle al Consejo que la plata consignada para la hacienda de particulares fuese entregada a sus dueños en ese puerto del Cantábrico, si bien bajo crédito de los compradores de oro y plata de la ciudad de Sevilla para que se labrase la pasta en las casas

---

Informe de Antonio de Monsalve a SM dando cuenta del último ajustamiento de la avería, Santander, 15/7/1659; Consejo de Indias, Madrid, 21/7/1659. También se ajustó un indulto por 4.000 pesos para el navío de Ignacio Malleo, procedente de Buenos Aires, que fondeó en Santander. *Ibíd.*, Madrid, 24/7/1659.

<sup>603</sup> AGI IG leg. 773, Consejo de Indias, 17/6/1659; IG leg. 774, Consejo de Indias, Madrid, 10/9/1659; Álvarez Nogal, 1997a: 120-121.

<sup>604</sup> AGI C leg. 3765, orden a Pedro de Echave de entregar 100.000 pesos a Juan A. Guisardo, Santander, 10/5/1659; AGI C leg. 3766, núm. 1, oficios de la veeduría y contaduría de la armada, Francisco de Ibarzabal, Sevilla, 22/3/1661; partida primera de la data del arca general de la cuenta ordenada del pagador Francisco Alberro.

de moneda, o bien, a elección de los compradores, por un plazo de cuatro meses, con la fianza ordinaria que estos ofreciesen. Con el propósito de asistir a los despachos y negocios que se ofrecían, delegaron a algunos hombres de confianza con la facultad y el poder necesarios para que se encargasen de dicha tarea en Santander y Cádiz, en representación de los comercios de España con los reinos de Indias. Los elegidos fueron: Clemente Ruiz de Salazar, Francisco de Orozco y Ayala y Juan Fernández de Orozco para ir a Cádiz; Martín de Murúa y José Ochoa y Zárate para ir a Santander<sup>605</sup>.

Justificándose en evitar una costosa estadía en Santander y en lo expuesto de la a una agresión desde el mar, los cargadores plantearon que los frutos se transportasen por vía marítima a Sanlúcar. Estas condiciones contravenían los intereses de los dueños de las naos, partidarios de que los frutos se descargasen allí mismo, en Santander, y se procediese con el registro oficial, lo que desencadenó un pulso entre unos y otros interesados, que intentaban hacer prevalecer sus respectivos puntos de vista. La balanza se decantó finalmente a favor de los cargadores para que se desembarcasen en Sanlúcar. Desde el Consulado se justificaron aludiendo a que los comercios de Sevilla y Cádiz eran los más interesados en los caudales desembarcados, ergo los más expuestos a daños y menoscabos. También en el origen de la marinería que servía en aquellos bajeles, compuesta por hombres de Cádiz, El Puerto, Sanlúcar, Triana, Lepe, Cartaya y Ayamonte<sup>606</sup>.

Como se esperaba, los gastos totales de la armada del marqués de Villarrubia y demás barcos que fueron en su conserva, considerándose el viaje de ida, la internada en Indias y el regreso al puerto de Santander, ascendieron a 1.696.403 pesos<sup>607</sup>. Con el propósito de aliviar el efecto de una suma tan abultada y contener el porcentaje, se aplicaron 217.425 pesos del indulto que recién se acababa de negociar, lo que redujo a 1.478.978 pesos el importe de los gastos (Anexos 1.7.3.-1.7.4.). Por otra parte, el registro de esta armada resultó ser uno de los mayores de la historia del tráfico con Indias, contabilizándose 3.688.489 pesos, entre reales, plata, esmeraldas y otras mercancías. A su vez, se añadieron partidas concernientes a libramientos sobre los oficiales reales de las cajas reales de Indias para atender gastos pendientes, lo que contribuyó a que el caudal considerado como registro se disparase a 4.621.211 pesos (Anexo 1.7.5.). Por

---

<sup>605</sup> AGI Co lib. 6, Juntas sobre la venida de galeones a Santander, Sevilla, 25-28/4/1659, fols. 174v-182r. Co lib. 52, Que se haga entrega de la plata en Santander a los interesados en ella, Sevilla, 28/4/1659, fol. 209a-b.

<sup>606</sup> AGI Co lib. 6, Junta del comercio para que las naos de flota en Santander naveguen a Cádiz, Sevilla, 20/5/1659, fols. 184v-189r; Co lib. 52, Informe del Consulado acerca de los frutos a bordo de los galeones, Sevilla, 20/5/1659, fols. 213r-214r; IG, leg. 774, Consejo de Indias, Madrid, 23/5/1659.

<sup>607</sup> AMN VP 75/73/40, Gastos de la armada del marqués de Villarrubia, galeones de Diego de Medina y cuatro galeones de refuerzo, desde que salieron de España hasta la conclusión del viaje de la dicha armada, y otros gastos que se consideran para que pueda pasar a Cádiz, Santander, 7/6/1659. El mismo documento en AGI IG leg. 2655.

consiguiente, la contribución de las averías salió a razón de un 32%, dado que al 12% de avería ordinaria se agregaba un 20% de avería gruesa por crecimiento de mayor gasto. Con las añadidas del 1% de tonelada y 1,5% de la denuncia de Balbás —que administraba el Consulado de Sevilla— la cuantía porcentual crecía al 33% para la Real Hacienda y 34,5% para la hacienda de particulares<sup>608</sup>.

Estos cálculos despertaron una acalorada indignación por parte del sector comercial hispalense, que, a través del Consulado de cargadores, dirigió sus protestas contra el contador diputado de la avería, a quien acusaron de actuar en perjuicio de sus intereses<sup>609</sup>. El contador, al ajustar el cálculo de la avería, había contabilizado 340.705 pesos del coste de los cuatro galeones de la Armada del Mar Océano que navegaron de refuerzo de flota, así como los 324.226 pesos tocantes a los bajeles del cargo de Diego de Medina y Juan de Montaña que zarparon en marzo de 1656 en conserva de la flota de Nueva España, pero con instrucciones de cargar solo plata del rey<sup>610</sup>. Asimismo, el contador incluyó los 100.025 pesos que había gastado el virrey novohispano en 1.000 quintales y 25 libras de pólvora que se remitieron a La Habana, abonos de soldadas y deudas atrasadas que eran ajenas a la armada de Villarrubia, así como armas, municiones y aderezos de artillería y mosquetería que los cargadores a Indias pidieron que no se diesen por consumidos porque podían reutilizarse para futuros viajes<sup>611</sup>.

Monsalve juzgó que el Consulado tenía razón en demandar la exclusión del importe de la pólvora, pero sí se debía incluir en el cálculo de la avería el coste de los cuatro barcos de refuerzo del Mar Océano y el importe del viaje de vuelta de los dos navíos de Medina y Montaña<sup>612</sup>. Tras haberse separado dichas cantidades del cálculo final, el total de los gastos atribuibles al viaje de la armada del marqués de Villarrubia quedaba reducido a 1.031.472 pesos. La avería se ajustó finalmente en un 30,75% (Anexo 1.7.6.), cobrándose en un 31% a la Real Hacienda y en un 33% a los particulares, tras haberse incluido los derechos de tonelada y Balbás<sup>613</sup>. Pese a que la avería del caudal consignado para la Real Hacienda ascendía a 379.863 pesos, este Consejo contribuyó a los gastos del apresto de los galeones de Villarrubia con 571.670 pesos, debiéndose todavía 466.055 pesos, según las cuentas de Antonio de Monsalve<sup>614</sup>.

---

<sup>608</sup> AGI IG leg. 2655, repartimiento de averías de la armada del marqués de Villarrubia, Santander, 18/6/1659; Antonio de Monsalve a Felipe IV remitiéndole las relaciones del tesoro, gastos de la armada y ajustamiento de las averías, Santander, 20/6/1659.

<sup>609</sup> AGI Co lib. 52, El Consulado de Sevilla a Felipe IV, Sevilla, 7/7/1659, fols. 222v-223v.

<sup>610</sup> AGI IG leg. 774, Consejo de Indias, Madrid, 8/7/1659.

<sup>611</sup> AGI Co leg. 125, Los diputados a Antonio de Monsalve, Santander, 16/6/1659; IG leg. 774, Antonio de Monsalve a Felipe IV, Santander, 15/7/1659.

<sup>612</sup> AGI IG leg. 774, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 8/7/1659.

<sup>613</sup> AGI C leg. 3765, núm. 2, sumario; IG leg. 774, Antonio de Monsalve a SM, Santander, 15/7/1659.

<sup>614</sup> AGI IG leg. 774, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 13/9/1659.

Así se feneció el periplo de la armada del marqués de Villarrubia, la última directamente afectada por la contienda anglo-española, así como también fue el último viaje previo a la reforma fiscal que al año siguiente conoció el sistema de flotas y galeones. La historia del fallido asiento de avería de 1655 y el posterior bloqueo que le siguió a lo largo del lustro restante nos habla no solamente de la guerra con los ingleses, sino también nos invita a reflexionar en torno a la momentánea ruptura de la que adoleció el sistema a mediados de siglo; es un trasunto de la quiebra del viejo marco dentro del cual habían cooperado los cargadores con los oficiales reales; de la grieta temporalmente abierta entre Consulado y Corona —o comercio *vs.* corte real— a lo largo de la privanza olivarista y como corolario lógico de su onerosa política fiscal-militar que había llevado al límite de sus capacidades al sistema mismo de la Carrera. En la fase más crítica, coincidente con los años decisivos de la gran guerra europea que libraba la Monarquía en la década de los cincuenta, el marco de la vieja cooperación estalló por los aires. La atrofia resultante del bloqueo inglés (1655-1659) puso de relieve la inaplazable necesidad de reanudar la cooperación, solo que bajo un nuevo marco.

## CAPÍTULO QUINTO

### DESPUÉS DE LA GUERRA: CONTINUIDADES Y TRANSFORMACIONES

#### 5.1. Repercusiones en el sector comercial y naviero inglés

En sus *Essays and Treatises on Several Subjects* el filósofo David Hume<sup>1</sup> sintetizaba una idea que en enero de 1658 ya había pronunciado Cromwell, cuando afirmó que la paz era el mayor don que Dios había concedido al pueblo inglés<sup>2</sup>. Viniendo de quien le había negado esa misma paz al pueblo inglés en 1655, al romper hostilidades con España sin razón aparente ninguna, y de quien había hecho de la vida castrense su escalera de ascenso al poder y medro político, esa frase no podía contener mayor carga de cinismo. Los sectores más influyentes habían sido leales a la causa parlamentaria durante la Guerra Civil, pero su republicanismo no les permitía mostrarse indiferentes ante los procedimientos de Cromwell, quien disolvió la Cámara en abril de 1653 y le confirió una inequívoca impronta militar y autoritaria a su gobierno.

En cualquier caso, ya nada quedaba del entusiasmo con que esa oligarquía financiera y comercial había contribuido en los años iniciales de la Revolución y posterior Guerra Civil a sufragar la oposición al rey; incluso el *Western Design*, en vista de sus decepcionantes resultados, había dejado de ser un proyecto atractivo en el que seguir invirtiendo. Síntoma de ello era la parca representación de la clase mercantil en los aparatos gubernamentales del régimen. El manifiesto desinterés y abierta incompreensión de Cromwell hacia las cuestiones técnicas en materia de comercio y finanzas eran compartidos por otros miembros de su gabinete, así como iban de la mano de una nada disimulada antipatía por la oligarquía de la *City*. Esta inquina mutua se iría alimentando con el tiempo y la prolongación del estado de guerra<sup>3</sup>. En mayo de 1653 hubo destacados miembros del *City Council* que le solicitaron a Cromwell una nueva convocatoria parlamentaria, a la que el soberano inglés dio largas; todos los oficiales gubernamentales que firmaron dicha demanda fueron destituidos de sus cargos<sup>4</sup>.

La crisis financiera por la que atravesó la marina militar fue de la mano del hundimiento comercial y del descalabro que sufrió la flota mercante, efectos indeseados de la contienda con

---

<sup>1</sup> Reza así el fragmento en cuestión: «That nothing is more favourable to the rise of politeness and learning, than a number of neighbouring and independent states, connected together by commerce and policy. The emulation, which naturally arises among those neighbouring states, is an obvious source of improvement. But what I would chiefly insist on is the stop, which such limited territories give both to power and to authority». Hume, 1825 [1758], vol. 1: 112. Expresamos nuestro más sincero agradecimiento al doctor Rafael Duro Garrido por proporcionarnos esta interesante referencia.

<sup>2</sup> *Cromwell's Letters and Speeches*, III: 153.

<sup>3</sup> Ludlow, 1894, I: 383-384; Ashley, 1962 [1934]: 3-7, 11.

<sup>4</sup> CSPD 1653-1654, Council of State: Day's Proceedings, London, Whitehall, 1/7/1653: 1.

España. Su guerra con los españoles, ciertamente, era muy impopular tras años de pérdidas comerciales sin que se viese compensado por ninguna ganancia tangible, más allá de Jamaica, que por entonces no suscitaba mayor interés entre la población inglesa. Pese a la acuciante necesidad de fondos que siempre aquejó al Protectorado, las relaciones de Cromwell con los empresarios de la *City*, nervio financiero de Inglaterra, fueron difíciles las más de las veces ya que la comunidad mercantil también terminaría por darle la espalda a Cromwell en sus veleidades militaristas. Lo dicho arriba contradice las afirmaciones de Christopher Hill sobre la supuesta simbiosis existente entre el Protector y el sector mercantil inglés<sup>5</sup>.

Para un porcentaje creciente del sector mercantil inglés el problema no residía únicamente en que Oliver Cromwell perpetuase la militarización y el estado de guerra, con el precio tan alto que se pagaba por ello, sino que tampoco supiese elegir a sus enemigos. Se le reprochaba a Cromwell que en 1654 concluyese una paz con las Provincias Unidas, el más firme rival comercial de Inglaterra, para apenas un año después romper hostilidades con un lucrativo socio comercial como España<sup>6</sup>. Y todo por un proyecto tan vago como el *Western Design*. Lo lamentaba el teórico mercantilista Roger Coke, para quien la guerra con España supuso un pernicioso error de cálculo que acabó sufriendo el sector naviero: «though Cromwell played the fool in making war with Spain and peace with France...»<sup>7</sup>.

A la muerte de Cromwell, la clase mercantil de la *City* no ocultaría su desagrado ante el militarismo imperante, incluso en una ciudad comercial como Londres; se acataba la autoridad del GCA, pero a cambio de que los mandos militares retirasen la soldadesca de las calles, pues constituían una fuente de altercados. En cuanto a las corporaciones mercantiles de las grandes urbes, como Londres, Bristol, Norwich o Hull, inclusive las *livery companies*, trataron de ser fieles a cualquier gobierno vigente, ya fuese primero el Protectorado, después el Comité y más tarde el *Rump*, atendían a unos intereses particulares que proteger por encima de los principios ideológicos. Por ende, en febrero de 1660 no tuvieron reparos en amoldarse al gobierno provisional liderado por Monck ni a sus planes para restaurar la figura del rey, si esta era la opción más segura y con los respaldos más sólidos<sup>8</sup>.

En general, a los mercaderes les interesaba la paz y la estabilidad tanto en el interior como en el exterior, al ser este el contexto más propicio para gestionar sus empresas y hacerlas prosperar, como sintetizaba la máxima: «there is no greater enemy to trade than war», recogida

---

<sup>5</sup> Hill, 1980: 117, 127-128.

<sup>6</sup> Stone, 1980: 47-48; Aylmer, 1973: 48-49.

<sup>7</sup> Coke, 1719, II: 75.

<sup>8</sup> Hutton, 1985: 80, 97, 100.

en una *Merchants' Remonstrance* que firmaba John Battie en octubre de 1647, con ocasión de la tregua en las operaciones de la Guerra Civil, aunque no sería publicada hasta el año siguiente. El texto no era sino un panegírico de las bondades de la paz duradera como el estímulo más idóneo para la reactivación de la economía, la reconstrucción material del reino y la expansión de la marina mercante, principal fundamento defensivo de toda nación insular:

Trade is the life of a State, manufactures are the sinews of trade, and money is the soul of both. There is such a necessary connexion and dependency between them, that the one cannot subsist without the other; the last doth animate the second, and the second supports the first, and the first gives motion and quickening to the other two. Now of all sorts of trade, traffic hath been always esteemed the most noble, because the most hazardous; and traffic is most proper and useful to islands, whose security and power depends principally upon shipping, and naval strength<sup>9</sup>.

Pese a que Cromwell hubiese tratado de revestir de un halo mesiánico o, en su retórica más pragmática y materialista, alegar una defensa del libre comercio con las Indias Occidentales para los protestantes<sup>10</sup>, la guerra con España fue indiscutiblemente ruinosa para una parte del sector mercantil inglés, así como un severo golpe para la flota mercante inglesa, como veremos más adelante. Ni siquiera la ley de navegación de 1651, tan celebrada por el mercantilista sir Josiah Child en *New Discourses on Trade* (1672)<sup>11</sup>, se le puede acreditar a Oliver Cromwell. Que, en efecto, durante los años cincuenta se registrase en Inglaterra una espectacular recuperación económica se debe a la reconstrucción interna del país después de una década —los años cuarenta— marcada por la destrucción de la guerra más que a una aplicación de medidas específicas por el ejecutivo de Oliver Cromwell, cuya política tributaria supuso una fuerte presión para el conjunto de la población británica<sup>12</sup>.

De entrada, conviene recordar que la comunidad mercantil británica distaba de presentar unas características homogéneas, mucho menos de compartir intereses comunes; en ocasiones, incluso podían ser excluyentes. Si bien es cierto que Cromwell contó en un inicio con el apoyo de los nuevos mercaderes coloniales e intérlopes, terminó perdiéndolo conforme el conflicto se prolongaba. Revalidó los privilegios de las compañías comerciales con carta real, e incluso de la declinante CMAL, cuyos derechos ratificó en 1656<sup>13</sup>, pero no por ello logró el apoyo de todos los mercaderes; en lo que hace a aquellos que negociaban con España, no hubo ninguna sintonía. Ya hemos abordado cómo desde el inicio, estos mercaderes se opusieron al conflicto con

---

<sup>9</sup> Battie, 1648: 1-2.

<sup>10</sup> *Clarke Papers*, III: 203-208.

<sup>11</sup> Child, 1751 [1672]: ch. iv, p. 87.

<sup>12</sup> Stone, 1980: 38, 40-42; Hirst, 1999: 318-319.

<sup>13</sup> Ormrod, 2003: 37.

España ya que entrañaba una ruina segura para sus inversiones y negocios, como así se lo expondrían en sucesivas ocasiones al mandatario inglés.

En el ámbito económico, la guerra con España fue un error sin paliativos. Afectó negativamente al sector naviero y mercantil inglés de tres formas: 1) la propia ruptura de las relaciones comerciales, que privó a los mercaderes ingleses de un importante mercado; 2) vinculado al punto anterior, la aplicación de represalias comerciales por parte de la Monarquía Católica; 3) la campaña corsaria contra la navegación civil inglesa, que golpeó principalmente a las flotas mercante y pesquera. En suma, una acumulación de factores que horadó muy severamente al conjunto de la clase mercantil de Inglaterra. Por consiguiente, no basta con observar los gastos militares y los daños directamente resultantes de la guerra para conocer el verdadero coste económico de la misma, sino que también se ha de tener en cuenta el volumen de negocio que se perdió en el mercado español.

En Londres la concentración de hombres de negocios con inversiones en el mercado español era superior a la del resto del país en su conjunto. Desde el instante en que los agentes reales de Felipe IV empezaron a aplicar las sanciones comerciales, dichos empresarios suplicaron a Oliver Cromwell que reconsiderase su beligerancia, exponiéndole para ello los beneficios que reportaba el comercio con España. Inicialmente, las autoridades políticas sopesaron un paquete de contramedidas que respondiese a las sanciones españolas, pero al final quedó en suspenso porque no se esperaba obtener nada de valor. De hecho, la mayor parte de las importaciones procedentes de la Península Ibérica que entraban en Londres eran conducidas por empresarios portugueses, no por los súbditos del Rey Católico<sup>14</sup>.

Desde el inicio de la guerra Cromwell hizo caso omiso a las súplicas de los mercaderes que le rogaban el cese de hostilidades, temerosos del aciago destino que les aguardaba a sus negocios. El dirigente inglés sostenía que no había nada que negociar; replicó que ya les había avisado en secreto con la antelación suficiente para que hubiesen sacado de España y puesto a buen recaudo todas sus propiedades y caudales; además, les recordó que los intereses de la nación inglesa estaban por encima y debían prevalecer<sup>15</sup>. Por si no bastase, Cromwell le requirió a estos empresarios que contribuyesen con un servicio para sufragar futuros aprestos navales. Los mercaderes, en cambio, adujeron que carecían de capital para contribuir «por tener embarcados sus caudales y faltarles el comercio de España», ya que la colaboración económica por vía de préstamo a que se avinieron el comercio de Sevilla y Cádiz para sufragar una armada defensiva «era muy diferente del suyo porque allá trataban de asegurar la flota de las Indias en

---

<sup>14</sup> CSPV 1655-1656, 30/161, Giovanni Sagredo to the Doge and Senate, London, 8/10/1655.

<sup>15</sup> AGS Est leg. 2529, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 4/10/1655.

que tenían grandes intereses, pero ellos, con contribuir para otra armada»<sup>16</sup>. Dos años después, en 1657, los mercaderes ingleses en Génova temían la ruina de la flota mercante por la falta de empleabilidad derivada de la ruptura de tratos con España y sus dominios italianos<sup>17</sup>.

En cuanto a la efectividad de estas represalias a la hora de compensar los perjuicios de la contienda, es una cuestión más complicada de responder, sobre la que Ángel Alloza Aparicio, principal autoridad al respecto, ha afirmado que sus efectos fueron limitados, dado que los costes defensivos no se vieron amortizados ni se compensaron las pérdidas económicas en la Carrera de las Indias. En 1662, se elaboró un balance para cifrar la recaudación de la represalia contra los ingleses. Arrojó un resultado de 9.136.059 reales, más de la mitad en líquido, si bien apenas el 6% de los 260.000 ducados en plata y vellón recaudados entraron en poder de Francisco Manzano, tesorero de la Junta de Represalias, ya que la mayoría se aplicaron a los gastos derivados de la propia represalia, como el sueldo de los oficiales encargados de efectuarla, y de las necesidades defensivas, tales como el mantenimiento de fortificaciones, presidios y guarniciones. Decepcionante para quienes esperaban resarcir los gastos del conflicto<sup>18</sup>.

Quedó de manifiesto que la ruptura comercial resultó más lesiva para los intereses del sector empresarial inglés que para España, aunque no por ello fue suficiente para cubrir todos los gastos defensivos en que se incurrió, como se pensó inicialmente<sup>19</sup>. Por consiguiente, la efectividad de las represalias económicas estribaría en la socavación de los negocios y tratos que la comunidad mercantil inglesa llevaba a cabo con el mercado español, siendo particularmente lacerante para las colonias de mercaderes ingleses afincados en España desde antes del conflicto<sup>20</sup>. En virtud de R.C. del 12 de febrero de 1660 se dispuso que lo producido por las represalias contra los ingleses se distribuyese en concepto de gastos secretos<sup>21</sup>. Pero el duque de Alba admitió públicamente que la represalia apenas había rendido frutos, menos para compensar las pérdidas ocasionadas por la guerra<sup>22</sup>.

Tabla 11. Relación de bajeles ingleses embargados en puertos españoles durante la represalia

Territorio (gobernador)	Puerto	Bajeles embargados	Observaciones
----------------------------	--------	--------------------	---------------

<sup>16</sup> CSPD 1655, Captain Henry Hatsell to the Admiralty Commissioners, Plymouth, 25/11/1655.

<sup>17</sup> AGS GYM leg. 3405, El conde de Peralta al secretario Luis de Oyanguren, El Puerto de Santa María, 18/2/1657.

<sup>18</sup> Alloza Aparicio, 2000: 97; 2005: 266-267.

<sup>19</sup> AGS Est leg. 2087, Fernando de Contreras, con copia de una minuta para Flandes, Madrid, 31/1/1656.

<sup>20</sup> McLachlan, 1974 [1940]: 12-13, 19-20; Domínguez Ortiz, 1963: 102; Sanz Camañes, 2022: 128.

<sup>21</sup> BL Eg MS 2083, Copia de real cédula de Su Majestad para que los bienes de la represalia de ingleses se apliquen a los reales gastos secretos, Madrid, 12/2/1660, fols. 137v-138v; R.C. para que el gobernador de Canarias remita el importe de la represalia de ingleses a poder de don Luis de Oyanguren, Madrid 19/10/1661, fols. 138v-139v.

<sup>22</sup> Fernández Nadal, 2017: 340.

Galicia	Bayona	1 bajel de 350-400 toneladas con 4 piezas de bronce y 6 cuartos cañones	Adecuado para armada, a un coste de 114.786 rs.
	Pontedeume	1 patache	De ningún valor
Valencia	Valencia	1 carabela 1 navichuelo de poco porte	
Vizcaya	Ría de Bilbao (no específica)	4 bajeles, de 90, 50, 30 y 20 toneladas	De poco servicio
Guipúzcoa	San Sebastián	2 navíos 13 piezas de artillería	De provecho como brulotes
Reino de Sevilla	Cádiz	ninguno	
	Sanlúcar	1 navío de 28 toneladas Sin artillería ni armas	
	El Puerto de Santa María	ninguno	
	Sevilla	ninguno	
	Gibraltar	12 piezas de artillería de hierro	De servicio
Reino de Granada	Málaga	1 navío lleno de agua y broza 1 navío con 4 piezas de hierro y algunas armas	De poco o ningún servicio
	Motril	1 navío sin artillería	Valorado en 1.000 rs.

Fuente: AGS GYM leg. 3379, Informe remitido por la Junta de Armadas, Madrid, 4/3/1656.

En cuanto a los daños que infligieron los corsarios al servicio del Rey Católico, principalmente flamencos y vascos, así como aquellos ingleses aliados que servían a la causa estuardiana, a todas luces representan el otro gran factor que se ha de considerar a la hora de evaluar el descalabro que padeció la flota mercante inglesa. Como apuntamos, la mayoría de las víctimas eran naves mercantes o cargueros de modesto porte que se utilizaban en la navegación de cabotaje; los barcos pesqueros y los *colliers* (barcos carboneros) completan el cuadro general de los objetivos más comunes de las incursiones corsarias. Asimismo, el golpe directo contra la flota mercante trajo consigo el desplome de los ingresos de las aduanas<sup>23</sup>.

Llegado mayo de 1659, se estimaba que los corsarios habían capturado en orden de casi un millar de embarcaciones inglesas, si bien imperaba una extraña sensación de que la cifra real de pérdidas era muy superior<sup>24</sup>. El propio Richard Cromwell reconoció en sesión parlamentaria la cifra de 1.200 bajas en el curso de las operaciones militares con los españoles, según los datos alegados por los propios mercaderes, una cantidad que, con el tiempo, terminaría convirtiéndose en la cifra canónica de pérdidas a manos de los corsarios. Años después, durante los tiempos

<sup>23</sup> Davis, 1962: 13; Capp, 1989: 103; Stradling, 1992: 286; Harding, 1995: 78; Rodger, 2004: 39.

<sup>24</sup> CSPV 1659-1661, 32/23, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 30/5/1659.

de la Restauración, Bethel revisaría al alza el número de pérdidas hasta las 1.500 unidades, sentando con ello otra cifra miliar, de amplia aceptación futura entrada la década de los años sesenta y setenta del siglo XVII, así como para la historiografía reciente<sup>25</sup>. De hecho, historiadores navales especializados, como Capp o Harding, incluso ofrecen estimaciones más alcistas, de hasta 1.200-2.000 embarcaciones, contabilizando todas las clases y portes<sup>26</sup>.

Tabla 12. Capturas de los corsarios flamencos a los ingleses, franceses y portugueses: valores de las capturas (en florines) y número de barcos capturados.

Año	Inglaterra		Francia		Portugal		Total del período <sup>[1]</sup>	
	Valor	Nº de barcos	Valor	Nº de barcos	Valor	Nº de barcos	Valor	Nº de barcos
1655	36.951	14	173.950	125	4.640	2	249.407	155
1656	469.202	150	231.408	95	90.000	2	875.320	299
1657	329.314	79	171.222	110	-	-	706.230	235
1658	195.575	79	160.466	63	6.948	1	453.984	171
1659	371.495	119	104.489	56	15.403	5	664.442	220
1660	524.199	97	10.435	6	2.390	2	1.261.587	141
1655-1660	1.926.736	538	851.950	455	119.381	12	4.210.970	1.221

<sup>[1]</sup> Con el cómputo total del período nos referimos a la suma de todas las capturas a manos de los corsarios flamencos que se registraron en esos años. Fuente: Baetens, 1976: 66, 69-70, 75. Stradling no ocultó sus reservas hacia estas cifras y advierte que las listas del *greffier* Colbrant apuntan a un 30-40% menos. Stradling, 1983: 329.

Sin embargo, tales guarismos no parecen contar con la suficiente base documental directa como para ser tomados muy en serio; aparte del testimonio de firmes detractores del régimen de Cromwell y voces contrarias a la guerra, a las que les convenía ofrecer un diagnóstico sombrío para convencer de la necesidad de un inmediato cese al fuego. Los registros del Almirantazgo de Dunkerque indican 500 capturas y 100 retenciones en el cuatrienio de 1656 a 1660. Una cantidad reseñable, pero lejos de la que afirmó Bethel. Que los corsarios británicos al servicio de la facción estuardiana no estuviesen obligados a presentar sus presas ante la autoridad portuaria de Dunkerque es otro factor añadido que dificulta una rigurosa cuantificación de las capturas encajadas por el sector marítimo inglés en los años de la guerra. En cuanto al número de corsarios españoles que operaban desde el Cantábrico, Stradling no cree que superasen las 200 capturas en los cuatro años de actividad. Incluso es plausible que la mayoría de las veces los corsarios españoles ni siquiera declarasen o sus presas, como ha apuntado Otero Lana, quien no ha identificado más de 59 presas confirmadas —la mayoría de naves neutrales— en las

<sup>25</sup> *Burton's Diary*, IV: 364-366; Bethel, 1668: 9, 11. Los cálculos más alcistas elevan el número de capturas a 2.000 unidades, contando todos los tipos. Davis, 1962: 11, 13, 316; Capp, 1989: 103; Harding, 1995: 78.

<sup>26</sup> Davis, 1962: 11, 13, 316; Capp, 1989: 103; Harding, 1995: 78.

fuentes que ha consultado. Cuestiona incluso que la actuación de los corsarios españoles peninsulares fuese decisiva para el final de la contienda<sup>27</sup>.

Independientemente de la cifra exacta, de lo que no cabe duda es de que la flota mercante inglesa se encontraba completamente diezmada en 1660, al término del conflicto —suponiendo la pérdida de más de 10.000 toneladas un lustro— y vio socavada la capacidad de financiar la contienda a través del crédito mercantil. Lo cual nos sugiere que el bloqueo inglés de la costa flamenca no fue muy efectivo. Por si fuese poco, las capturas de bajeles españoles a manos de la marina inglesa fueron modestas y no compensaron las pérdidas sufridas; en los primeros doce meses no reportaron más de 2.900 libras de botín<sup>28</sup>. Ni siquiera Carlos II, una vez en el trono, ignoró el sufrimiento que la guerra con España había entrañado para sus comerciantes:

[...] in which both the Crowns suffer by the various interruptions and almost destruction of the commerce and trade, so useful and beneficial to both, but happens more particularly clamorous on our side since our factories have been for a long time established in most of the ports of his dominions, from all which they have sent complaints unto us of an unequal administration of justice towards them and an universal molestation and rapine made upon ships and goods passing between them and their correspondents here by the hostile and vexatious usage of frigates and men-of-war navigating under his commissions<sup>29</sup>.

Es lógico que Inglaterra acusase más los efectos de las represalias que España, cuya economía estaba menos expuesta, habida cuenta del volumen superior de las empresas inglesas en España, como de la mayor inversión de medios navales para emplearlos en este comercio, lo cual había servido de estímulo para un sector tan estratégico para Inglaterra como lo era la construcción naval privada con fines comerciales. En general, predominó una sensación de futilidad en todo cuanto rodeaba a la contienda rota con España en 1655, cuyos móviles ya ni se recordaban bien a la altura de mayo de 1659, tras la caída del régimen. En aquellos convulsos años de 1657-1660, e incluso con posterioridad, circularon numerosos textos de formato de diverso, como manifestaciones, representaciones, peticiones de cese de hostilidades, pasquines y ensayos en los que se denunciaba el estado de guerra, la ruina acaecida para miles de familias como consecuencia de la ruptura comercial y las represalias<sup>30</sup>. La guerra con España llegó a volverse impopular incluso desde posiciones opuestas del arco ideológico.

Desde el espectro republicano y protestante hemos de destacar las acerbas críticas vertidas por Slingsby Bethel, MP por Knaresborough, en su libelo *The World's Mistake in Oliver*

---

<sup>27</sup> Stradling, 1992: 284-285; Otero Lana, 1992: 303-304.

<sup>28</sup> Stradling, 1992: 285; Rodger, 2004: 39.

<sup>29</sup> TNA SP 94/45/173, Instructions for Sir Richard Fanshawe, going Ambassador to the Catholic King.

<sup>30</sup> McLachlan, 1974 [1940]: 12-13, 19-20.

*Cromwell*, de 1668<sup>31</sup>. Para Bethel, el régimen cromwelliano era ilegítimo en su origen porque había nacido de la usurpación del poder al Parlamento, máxima autoridad soberana del pueblo inglés. Impugnó el proyecto del *Western Design*, que tildó de injusto y desacertado, puesto que traicionaba uno de los fundamentos de la política exterior inglesa: la neutralidad y buena conferencia con España para contrarrestar el peso de Francia, más peligrosa para los intereses existenciales del pueblo inglés. Un proceder que, según Bethel, evidenciaba la ignorancia del *Lord Protector* en el manejo de las relaciones internacionales, con lo que desbarató el brillante porvenir de Inglaterra cuando esta se encontraba en pleno bullir comercial<sup>32</sup>. Semejante críticas, estuviesen fundadas o no, se convirtieron en un tópico recurrente en los años sesenta, acaso porque era una postura política cómoda en la Inglaterra de la Restauración. Pero el texto de este autor también trasluce un gradual abandono de la imagen de España como potencia, en contraposición con una Francia enérgica y temida desde la ribera septentrional del Canal.

Como es de suponer, los más interesados en el final de la contienda con España eran los mercaderes directamente agraviados por las represalias y el cese de las transacciones. Este perfil era principalmente numeroso en Londres, donde se organizaron desde el mismo comienzo de la guerra para elevar peticiones y representaciones por escrito en las que rogaban a las autoridades políticas que reconsiderasen su beligerancia. Exponían con datos fehacientes la importancia del comercio con España para el sector mercantil inglés y proponían reformas encaminadas a revitalizar el sector naviero privado. Aunque circularon numerosas *humildes peticiones* (*humble petitions*), la que conoció mayor recorrido fue *The humble remonstrance of the merchants trading for Spain and its territories*, en la que los mercaderes ingleses presentaban una encendida defensa de sus negocios con España y cuán miserable era la ruina que padecían<sup>33</sup>.

Es digno de resaltarse que el texto esgrimiese un alegato exculpatorio de las represalias comerciales aprobadas por el Rey Católico, pues respondían a una lógica defensiva frente a una

---

<sup>31</sup> Sanz Camañes también se refiere a este escrito, en 2022: 15. No ha confundirse con Slingsby Bethell, quien fue alcalde de Londres entre 1755 y 1756. Una sucinta biografía de Slingsby Bethel en *DNB*, 1885, IV: 425-426.

<sup>32</sup> A Bethel le resultaba contradictorio e inverosímil la ruptura con un socio comercial con España escudándose en un falso pretexto como el adelantamiento de la Reforma y la causa protestante en las Indias. Sostenía que, en realidad, lo que motivaba a Cromwell era el apoderarse de los tesoros americanos. Bethel señalaba que era mucho más urgente asistir la causa hugonote —los *hermanos espirituales franceses*—, que Cromwell había traicionado al aliarse con el católico cardenal Mazarino. Bethel, 1668: 6-7, 10, 14.

<sup>33</sup> BL Add MS 4107, *The humble remonstrance of the merchants trading for Spain and its Territories*, [London], s.f. [ca. 1655], *Collection of State Papers, 1598-1745*, ed. Thomas Birch, vol. 2, fols. 10r-12v. En su redacción participaron directamente los factores y tratantes ingleses residentes en las ciudades portuarias de Bilbao y San Sebastián, quienes también elevaron al soberano inglés sus quejas y motivos de agravio particular con la intención de que Cromwell reculase en sus pretensiones belicistas. Se puede encontrar una copia editada en *TSP*, IV: 135-137. Nos resulta imposible precisar el momento en que pudo ser redactada esta primera representación, aunque deducimos que fue inmediatamente después del inicio de los embargos decretados por las autoridades españolas. Ángel Alloza Aparicio, por quien tuvimos conocimiento de esta representación, data el documento en 1655. Alloza Aparicio, 2015: 199.

agresión iniciada por Inglaterra contra los dominios del monarca español en las Indias Occidentales. Un acto de agresión militar condenable que para más inri abocaba al sector comercial inglés y a la flota mercante a una irremisible contracción de infausto resultado, dada la dependencia existente en los tratos con el mercado español:

There are transported and spent in Spain well-nigh as great quantities of our manufactures as in all foreign parts besides and more than  $\frac{3}{4}$  of the fish of English taking [...] In the time of queen Elizabeth, when we had wars with Spain, we then made little or no manufactures for transportation for Spain; but we getting workmen from other countries learned their art, and finding benefit and great vent for manufactures, have by the long peace got in a manner the whole traffic, and before we had little or none with them, or with other nations, in respect of what we have now, and the Spaniards having Portugal had a great trade for the East Indies and Brazil, which as they went and came at certain seasons on the year disjointedly, we took many of them; but now they have no trade but for the West-Indies, which at uncertain times come in strong fleets<sup>34</sup>.

Al cabo de cuatro años, esta representación fue publicada en formato impreso, titulada *The Merchants' Humble Petition and Remonstrance*, acompañada de otros documentos atinentes al comercio con España y qué medidas implementar para su recuperación<sup>35</sup>. El texto se dirigía a Richard Cromwell y al Parlamento, portaba la firma del influyente mercader londinense Richard Baker, a la que seguían las rúbricas y consideraciones generales del *Lord Mayor* de la *City*, el *sheriff* y la mayoría de munícipes y ediles de Londres. Es decir, contaba con un importante aval institucional de la corporación municipal de la capital financiera y comercial de Inglaterra. En los párrafos proemiales, que firmaban Baker y las autoridades políticas de la *City*, se resumía la tesis central: el nervio comercial y marítimo de Inglaterra reposaba mayormente en sus transacciones marítimas con el mercado ibérico, sin el cual las flotas mercante y pesquera junto con el resto del sector naviero privado se hundirían sin remisión<sup>36</sup>.

La afirmación, aunque ciertamente exagerada (pues no hay que olvidar que los autores de esta representación buscaban cualquier forma de justificar una inmediata reanudación de los tratos comerciales con España), no iba desencaminada al afirmar que España representaba un lucrativo mercado muy beneficioso para la producción industrial inglesa y sus marinas mercante y pesquera. De igual forma, como ya tuvimos ocasión de abordar en el primer capítulo de nuestro estudio, los mercaderes ingleses se beneficiaban al adquirir a un módico precio materias primas que demandaba ese mismo sector industrial, aparte de una larga lista de bienes y frutos cosecheros españoles y americanos. En cambio, según los autores de la representación, los

---

<sup>34</sup> BL Add MS 4107, fols. 10r, 11r; *TSP*, IV: 135-137.

<sup>35</sup> *The Merchants' Humble Petition and Remonstrance*, London, Joseph Moxon, 1659. El 26 de mayo de 1659 los Comunes del Palamento acusaron el recibo de esta representación, *CJ*, VII: 666.

<sup>36</sup> *The Merchants' Humble Petition*: 1.

ingleses no producían ni exportaban ningún artículo que los españoles no pudiesen adquirir a otros proveedores, como los neerlandeses. Hacían un especial énfasis en los daños directamente derivados de las represalias comerciales y del embargo de las haciendas, cuyo importe estimaron en un valor de 500.000-800.000 libras, aunque un informe posterior, de 1664, revisaría al alza esa cifra, hasta 1.500.000 libras, incluyendo decomisos y multas<sup>37</sup>. Se reconocía la ruina de hasta 300 mercaderes, con la consiguiente pérdida de sus empleos y sustentos, el cese de sus negocios e inversiones y la lógica contracción económica<sup>38</sup>.

La paralización de los tratos con España trajo consigo otros males asociados, que afectaban a la viabilidad de la construcción naval privada por la reducción de la demanda de barcos para el comercio, lo que desincentivaba la actividad de los astilleros y repercutiría en perjuicio de la marina mercante. Este aspecto era el que más consternaba al empresario Samuel Lambe, quien lo plasmó por escrito en dos opúsculos técnicos, de temática comercial, industrial y fiduciaria, en los cuales presentaba un diagnóstico de los males que, a su juicio, aquejaban al comercio y a la flota mercante, así como incluía remedios para cada uno. El primero, *Seasonable Observations Humbly Offered to his Highness the Lord Protector*, de 1657, consiste en una serie de observaciones, en nueve apartados, donde reflexiona alrededor de cuestiones técnicas relativas al comercio exterior inglés y la forma de revigorizar una declinante marina. Mientras que el segundo texto, *The Humble Representation*, de 1658, iba dirigido al *Committee of Trade de Westminster*; consiste en diez observaciones sobre problemáticas específicas, para cada una de las cuales propone un remedio. En cierto modo, puede apreciarse como una continuación del anterior escrito<sup>39</sup>. Lambe no juzgó en términos éticos la guerra con España (que le parecía justa y moralmente intachable), pero la condenó en cuanto a su nula practicidad económica, por ser excesivamente cara y ruinosa. La prudencia aconsejaba la conducción de las relaciones comerciales con España en términos de paz, dado que el mercado español canalizaba mayor cantidad de manufacturas inglesas que cualquier otro.

Donde más se hicieron sentir las ruinosas consecuencias de la contienda y de las represalias fue en la flota mercante, algo que consternaba a la comunidad mercantil inglesa. Casi un centenar de buques mercantes y miles de marineros y operarios técnicos que se empleaban en la navegación comercial a España e Italia vieron sus plazas vacantes. Otrora, antes de la contienda, no era difícil encontrar mercantes de más de 400 toneladas de porte en los puertos, mientras que durante la guerra apenas se acertaba a identificar seis de esas mismas

---

<sup>37</sup> *Ibid.*: 2; Stradling, 1983: 220.

<sup>38</sup> *The Merchants' Humble Petition*: 8-9.

<sup>39</sup> Lambe, 1657; 1658.

proporciones<sup>40</sup>. El comercio con España no solamente le era beneficioso a Inglaterra porque mejoraba la balanza de pagos, sino también porque alimentaba la demanda de mercantes, incentivando así el sector naviero privado:

It carries away our native manufactures, fish, lead, tin, and such as our country produces; and brings us such as we want; whereby our wealth is increased and the power and strength of our nation both by land and sea; it employs the poor throughout the whole Commonwealth, and infinite of the middle rank of people, in making and managing of manufactures; by which riches are distributed to all, and men are enabled to pay taxes. It multiplies our shipping and mariners, which are the walls and bulwarks of this island. It brings great revenues to your Highness by custom and excise. And hereby you will have moneys, men, ammunition, arms, provisions, ships and mariners, for all occasions<sup>41</sup>.

Los autores de la *Humble Petition* calcularon las pérdidas económicas directamente infligidas por los corsarios—inclusive las cargazonas y artillería— en 4.000 libras por bajel, lo que implicaba 4.800.000 libras esterlinas en pérdidas si damos por cierta la cantidad de 1.200 embarcaciones<sup>42</sup> (lo cual es dudoso). Tal vez sea una estimación poco verosímil, pero no revela que hubo algo de cierto en el resentimiento que sufrió la marina mercante inglesa. Para sortear la situación, los empresarios ingleses recurrieron al transporte clandestino a bordo de bajeles de pabellón neutral, principalmente neerlandés, para cargar sus bienes, lo que les resultaba doblemente dañino ya que beneficiaba a sus mayores competidores. En contraposición, no parece verosímil que los ingleses capturasen más de 400 bajeles a los españoles, aunque hemos de preguntarnos si esta cifra que nos ofrece R. Davis incluye también los bajeles corsarios o solo se refiere a los mercantes. En cualquier caso, una cantidad significativamente inferior a las 1.000-1.700 bajas ocasionadas a los neerlandeses entre 1652 y 1654<sup>43</sup>.

Aun reconociendo los efectos devastadores de las represalias, del embargo y de la guerra corsaria, Samuel Lambe recuerda que las raíces del problema se remontaban a la década de los cuarenta, antes del estallido de la guerra con España. El auge que se registró en la actividad constructora de los astilleros privados en poder de los parlamentarios entre 1646 y 1649, años en los que la contienda civil había perdido intensidad y estaba focalizada en áreas más específicas, no pasó de ser efímero; le siguió una acusada contracción en la etapa republicana a causa de la permanente tensión bélica que se vivió en el mar durante esos años. De hecho, ya entre 1649 y 1654 la navegación comercial inglesa al Báltico había encajado una brusca caída a la

---

<sup>40</sup> *The Merchants' Humble Petition*: 6.

<sup>41</sup> *Ibid.*: 4.

<sup>42</sup> *Ibid.*: 8-9.

<sup>43</sup> Davis, 1962: 51; Capp, 1989: 102-103; Stradling, 1992: 286; Bruijn, 2011: 74-75.

mitad en valores absolutos y dos tercios en valores proporcionales; incluso en el enclave de Livorno, verdadero emporio del comercio inglés en el Mediterráneo, habían sido sobrepasados por sus rivales neerlandeses<sup>44</sup>. En los últimos diez años, se lamentaba Lambe, ningún mercante superior a las 400 toneladas de porte había sido construido en Inglaterra, mientras que los pocos que sí lo habían sido en ese período de tiempo apenas alcanzaban las 200 toneladas. Para remediarlo, proponía que un endurecimiento de la ley de navegación de 1651 y un esfuerzo diplomático en aras de la estabilidad exterior de Inglaterra. Para recuperar el pulso en el sector naviero privado y reponer las pérdidas de la marina mercante se necesitaba la paz<sup>45</sup>.

Completaba este fresco desolador la flota pesquera inglesa, la otra gran damnificada del conflicto, que ya venía atravesando una fase crítica desde la década maldita de los cuarenta, en la que se truncó la tendencia de constante crecimiento que había conocido el sector pesquero inglés en el transcurso de la primera etapa estuardiana. El *impasse* que sobrevino a partir de los años cuarenta, cuando se presenció una acusada caída de las salidas a los caladeros de Svalbard, Islandia, Groenlandia, Terranova y Labrador, que en la década de los treinta habían llegado a registrar un número de hasta 300 y 500 barcos zarpando de los puertos del *West Country* para ir a faenar, se vería agravado por la ruptura comercial con España a partir de 1655. Afectó a las exportaciones de pescado, sumada al hostigamiento que padecerían a manos de los corsarios<sup>46</sup>. Un verdadero golpe de gracia para el sector pesquero inglés, que se dejó casi un 50% de sus ganancias en apenas un lustro:

We had many hundreds of English ships and many thousands of seamen that had their constant yearly employment for Newfoundland; and being laden with fish, the most of them sailed from thence for several ports of Spain and its territories, as from 50 to 60 ships for Bilbao and St. Sebastian, 40 to Cadiz and St.-Lucar (sic), 20 for Malaga and Velez, from 20 to 30 for Alicante, Valencia and Cartagena; besides others that went go The Groyne<sup>47</sup> and other port-towns in Spain; the most of the remainder went for Mallorca and Menorca, Sicilia, Sardinia, Naples and spent in the Dukedom of Milan; and in victualling of their galleons, galleys, &c<sup>48</sup>.

Al sector pesquero francés le benefició indirectamente esta pérdida de los competidores ingleses, ya que el monarca concedió un permiso especial a las villas portuarias de La Montaña, Vizcaya y Guipúzcoa para que se abasteciesen de las capturas francesas en los caladeros de la América Septentrional que reivindicaban para sí los ingleses. En San Juan de Luz, donde otrora

---

<sup>44</sup> Israel, 1989: 201-202; Hirst, 1999: 274; Crespo Solana, 2007: 52.

<sup>45</sup> Lambe, 1657: 3-4.

<sup>46</sup> Davis, 1962: 10-11, 16; Zahedieh, 2019: 190-191.

<sup>47</sup> The Groyne: La Coruña.

<sup>48</sup> *The Merchants' Humble Petition*: 5.

apenas se veían ocho velas, en 1657 se contaban hasta medio centenar de ellas<sup>49</sup>. Este asunto, que horadaba los ingresos derivados de la actividad pesquera y su exportación —muy dependiente de la demanda de las urbes españolas—, ocupó un lugar central en las sesiones parlamentarias celebradas entre noviembre de 1656 y junio de 1657, cuando se debatió cómo mejorar un sector en decadencia. Entre las medidas debatidas, la liberalización del transporte de pescado, con lo que se esperaba aliviar las exangües arcas inglesas<sup>50</sup>.

De hecho, Samuel Lambe era partidario de implementar medidas de dicho calado para solucionar los problemas por los que atravesaba la flota pesquera, que, a juicio de este autor, respondían más a factores internos incubados desde hacía años por culpa del descuido al que el sector se había visto abandonado por parte de las instituciones. Proponía, además, exoneraciones fiscales para incentivar el sector, y que no solo fuesen aplicables a las capturas en aguas europeas, sino extensibles a los caladeros de ultramar. A Lambe también le interesaba la buena salud del sector pesquero por considerarlo un importante dinamizador para la construcción naval privada<sup>51</sup>. La pérdida de pesqueros tenía efectos tangibles e insoslayables. Tal era así que, en enero de 1659, todavía vigente el Protectorado, se presentó un proyecto de ley que otorgaba licencia al transporte de pescado en bajeles de fábrica extranjera, así como autorizaba a los extranjeros a cargarlo en barcos ingleses<sup>52</sup>.

Detrás de toda esta destrucción referida y de la languideciente flota mercante subyacía un panorama más dramático, a juicio de los autores mercantilistas, que concernía directamente a la defensa del país. Los bajeles y marineros conformaban la principal muralla de Inglaterra frente a las amenazas del exterior, una aprensión siempre presente en el imaginario popular de un país de configuración insular, expuesto a los ataques por mar; de ahí que se viese en la flota mercante la primera línea de contención ante hipotéticas amenazas. Tal imagen estuvo presente en el discurso mercantilista inglés de la segunda mitad de siglo<sup>53</sup>. Partía de una premisa cierta: sin un sector naviero privado dinámico y próspero, articulado y sustentado en unas flotas mercante y pesquera bien nutridas y prósperas, no sería realista el mantenimiento de una potente marina de guerra funcional. Era la flota mercante la que creaba escuela y servía como cantera de oficiales y marineros, así como empleaba a operarios técnicos y proporcionaba la base

---

<sup>49</sup> *Ibid.*

<sup>50</sup> *AOI*, November 1656: 1.043; *CJ*, VII: 447-449, 455-456, 458, 461, 466, 469-470, 552, 558-559; *Burton's Diary*, II: 164-165, 204-205; *Stock* (ed.), 1924: 238-242.

<sup>51</sup> *Lambe*, 1658: 3.

<sup>52</sup> *CJ*, VII: 594; *Stock* (ed.), 1924: 247.

<sup>53</sup> Pese a la creciente especialización de los diseños navales para la guerra, aún las autoridades políticas ingleses y algunos economistas insistían en la idea de una flota mercante reconvertible en flota de guerra. *Davis*, 1962: 312.

material necesaria para la construcción naval militar. Así lo defendió años más tarde Josiah Child en *New Discourses on Trade*, en su capítulo dedicado a la ley de navegación:

[...] this kingdom being an island, the defence of which has always been our shipping and seamen, it seems to me absolutely necessary that profit and power ought jointly to be considered, and if so, I think one can deny but the act of navigation has and does occasion building and employing of three times the number of ships and seamen, that otherwise we should or would do, and that consequently, if our force at sea were so greatly impaired, it would expose us to the receiving of all kinds of injuries and affronts from our neighbours<sup>54</sup>...

En 1657 Lambe advertía de la necesidad de reconstruir la flota mercante y recuperar el ritmo de trabajo que otrora conocieron los astilleros privados. A su parecer, era más conveniente la posesión de una marina mercante bien nutrida y fuerte, integrada por barcos de buena fábrica, bien artillados y convenientemente aderezados, de que echar mano en los momentos de puntual emergencia, capitaneados por sus propios dueños, que una costosa flota de guerra permanente, cuyo mantenimiento implicaría una pesada carga para el empobrecido pueblo inglés. Pero la sugerencia de dicha idea podía sonar burlona en 1660, al término de la contienda, cuando el grado de deterioro y precariedad que aquejaba a la construcción privada de barcos en Inglaterra era tal que incluso los empresarios ingleses optaban por comprar barcos extranjeros para retomar cuanto antes sus negocios. Sin embargo, esta práctica despertó todas las alarmas porque, de generalizarse, implicaría la condena definitiva del sector. Para empeorarlo todo, se compró barcos a los constructores neerlandeses, que podían verse beneficiados de la situación<sup>55</sup>.

Porque si había que reconocer un verdadero beneficiado en la ruptura del comercio bilateral entre España e Inglaterra, ese eran las Provincias Unidas. Los neerlandeses habían sabido aprovecharse de su neutralidad para recuperar la ventaja perdida frente a los ingleses, por lo que entre los efectos colaterales adversos para Inglaterra se ha de considerar la pérdida de competitividad y de peso relativo con respecto a las Provincias Unidas. Ciertamente, en el trasfondo de las tribulaciones de los capitalistas y autores mercantilistas ingleses, como Roger Coke, lo que subyacía era el temor a que los neerlandeses monopolizaran el mercado español o se beneficiaran más todavía como intermediarios comerciales entre Inglaterra y España, en lo cual tenían más que perder los ingleses<sup>56</sup>. Todo ello redundaría en perjuicio de la marina mercante y del comercio inglés. Por eso la noticia de la paz fue bien acogida por estos ya que deparaba nuevos horizontes y esperanzas.

---

<sup>54</sup> Child, 1751 [1672]: 87.

<sup>55</sup> Lambe, 1657: 2-6, 7-8; Davis, 1962: 13-14.

<sup>56</sup> CSPV 1657-1659, 31/247, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 13/12/1658; CSPV 1659-1661, 32/3, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 11/4/1659; Coke, 1719, II: 55.

Con la reinstauración del poder monárquico inglés en 1660, también ascendió a la primera fila de la política inglesa un grupo de estadistas de perfil reformista que integrarían el gabinete del tercer rey Estuardo. La nueva clase dirigente se mostró unánime en su defensa del sector marítimo nacional y el incentivo al comercio de larga distancia y de distribución para recuperar las pérdidas que había sufrido la marina mercante. El sistema monárquico se veía legitimado para implementar un paquete de medidas excepcionales para relanzar el sector naviero privado, tan menoscabado por la destrucción de una parte de la flota mercante a causa de la guerra. Las leyes impulsadas por los dirigentes de la Restauración debían mucho a la temprana legislación republicana en política comercial, que sirvieron como precedente. El 13 de septiembre de 1660 fue aprobada una nueva ley de navegación, ratificada el 27 de julio de 1661, que trataba de limitar el uso de bajeles extranjeros<sup>57</sup>.

La nueva ley presentaba un evidente continuismo con las líneas experimentales de 1651, aunque reforzando las restricciones frente al papel de *entrepôt* que jugaban las Provincias Unidas y que de nuevo se situaba en el centro de la diana, lo que es un reflejo inequívoco del espíritu estratégico de dichas leyes. Como se reafirmaría en los cuerpos legislativos de la *Act of Frauds* (1662) y la *Staple Act* (1663), se trataba de codificar una serie de tempranas medidas, todavía experimentales, en pos de la paulatina eliminación de las compañías comerciales que operaban bajo un modelo regulado y asegurar que el comercio por mar se realizaba en bajeles de fábrica inglesa. Perseguía un monopolio nacional dentro del cual desarrollar un comercio marítimo de larga distancia que contemplase la redistribución de los bienes coloniales. Todos los productos europeos exportados a las colonias inglesas de ultramar serían directamente transportados en bajeles ingleses (o galeses), cuyas tripulaciones tendrían que estar constituidas en  $\frac{3}{4}$  partes por ingleses y con maestros ingleses. No se admitirían interferencias de ninguna clase, aunque había excepciones, como la sal, el vino de Madeira y Azores, así como caballos y otros suministros militares para Escocia e Irlanda<sup>58</sup>.

Estas leyes definirían la base del sistema comercial inglés vigente hasta el nuevo siglo, si bien se le añadirían sucesivas enmiendas, aunque el verdadero propósito con el que vieron la luz, al igual que en 1651, era el de socavar el papel intermediario de las Provincias Unidas en el comercio de pertrechos navales con el Mar Báltico, una de las principales fuentes de preocupación en Londres. Con esta batería de leyes se intentaba revertir la abrupta contracción que a

---

<sup>57</sup> *Stat Realm*, vol. 5: 1628-1680: 246-250. Existe una traducción al castellano, presumiblemente del siglo XVIII, a cargo del duque de Valencia, en AHNT Valencia C.2 D.48.

<sup>58</sup> Åström, 1960: 3-18; Davis, 1962: 14, 306-310; Ormrod, 2003: 32; Zahedieh, 2010: 35-37, 146, 150. Una valoración de la ley de 1662, desde una perspectiva marxista, en Linebaugh & Rediker, 2000: 145-146,

comienzos de los años cincuenta había experimentado la navegación inglesa en el Báltico, y que contrastaba con el nervio de la flota mercante neerlandesa en esas latitudes. Con lo cual se atendía una vieja reivindicación de los mercaderes ingleses que comerciaban con *Eastland* (denominación genérica para la Europa nororiental, salvo Rusia), para quienes los intérlopes neerlandeses eran la principal causa de malestar para sus negocios<sup>59</sup>.

Los efectos de la batería de medidas que aprobó el Consejo de Carlos II no se hicieron esperar, habida cuenta del comportamiento alcista que conocieron las exportaciones de productos manufacturados —no necesariamente textiles— a partir de 1662 y la menor dependencia de los neerlandeses. No insinuamos que los ingleses dejasen de adquirir suministros navales de los mercaderes neerlandeses y alemanes, solo que lo hicieron en menor proporción que a los socios comerciales bálticos<sup>60</sup> y a bordo de bajeles de fábrica inglesa<sup>61</sup>. Los Estados Generales respondieron en 1663 con medidas de carácter proteccionista, como la imposición de gravámenes adicionales a las importaciones de textiles de manufactura inglesa. Aunque la historiografía especializada concuerda en que la legislación de 1660-1663 contribuyó a la recuperación de la marina mercante, también propició la ruptura formal de relaciones con La Haya entre 1665 y 1667, en la segunda guerra anglo-neerlandesa, que ocasionaría importantes pérdidas militares a Inglaterra<sup>62</sup>. El conflicto, empero, no alteró significativamente la tendencia alcista del comercio inglés en lo que quedaba de siglo.

El gabinete de Carlos II mostró un especial interés en cuidar la navegación con el Báltico para garantizar el aprovisionamiento de hierro y pertrechos navales, así como las exportaciones de manufacturas inglesas y procuró atender las peticiones de los mercaderes involucrados en las transacciones con dicha región. Estos reclamaban a las autoridades danesas un trato equiparable al de los empresarios neerlandeses, principalmente en cuanto al abono de las tasas aduaneras que percibía el monarca danés por el tráfico en el Sund y de los gravámenes municipales, así como una regulación más estricta de las exportaciones de manufacturas de lana<sup>63</sup>. En 1661 algunos mercaderes ingleses manifestaron su interés en reanudar los tratos comerciales con emporios próximos al Báltico, como Bremen, y recuperar los privilegios de que disfrutaron en

---

<sup>59</sup> TNA CO 388/1/1-6, The Humble Representation and Petition of the Government, Assistants and Fellowship of the Merchants of Eastland, London, 13/11/1660; Åström, 1960: 3-5, 11.

<sup>60</sup> TNA CO 388/2/7, A distinct account of the importation of all sorts of merchandises and commodities, from Michaelmas 1662 to Michaelmas 1663; BL Add MS 36785, fols. 21v-24v, 27v-29r.

<sup>61</sup> Harper, 1939: 242-245, 299-300; Davis, 1954: 153-154; Wallerstein, 2017 [1980]: 144, 172.

<sup>62</sup> Israel, 1989: 273; Ormrod, 2003: 37-41; Bruijn, 2011: 68-69, 73.

<sup>63</sup> TNA CO 388/1/1-2, The Merchant Adventurers' Proposition relating to the King of Denmark's Dominions, London, 13/11/1660; 1/7-8, Report from the Council of Trade, London, 15/11/1660; 1/11-14, Propositions from the Council of Trade, London, 14/2/1661.

el pasado en caso de fijar su residencia en dicha ciudad<sup>64</sup>. Pese a que la Corona trató de atender todas las demandas del sector mercantil, las representaciones de agravios continuarían llegando hasta fines de los años sesenta<sup>65</sup>.

A mediados de dicha década, el comercio con el Báltico se beneficiaría del vertiginoso repunte que experimentó la demanda inglesa de materiales de construcción como consecuencia de la devastación que sufrió Londres a causa del incendio de 1666, que devoró cuatro quintas partes de la capital británica, incluida la catedral de San Pablo, cuando la ciudad aún no se había recuperado del brote de peste bubónica del año anterior. La necesidad de reconstruirla obligó a un relajar las restricciones de las leyes de navegación que afectaban al comercio de ese tipo de materiales, como hierro y especialmente madera<sup>66</sup>. Pero también el propio crecimiento que conocieron las instalaciones portuarias de las principales ciudades comerciales, como Londres y Bristol, a lo largo de los años setenta demandó mayores importaciones de madera<sup>67</sup>. Entre las importaciones de pertrechos navales y materiales de construcción, el comercio con el Báltico y sus puertos aledaños se erigió en motor de la recuperación del sector naviero inglés. Durante los sesenta y setenta, para acelerar las importaciones de madera, se transigió provisionalmente en el empleo de bajeles extranjeros<sup>68</sup>, lo que despertó las quejas de aquellos armadores y navieros particulares que se opusieron a semejantes medidas alegando que ya había suficientes mercantes propios disponibles como para naturalizar naves foráneas<sup>69</sup>.

En lo que respecta a la actividad de los astilleros particulares, exigía una fuerte inversión de capital que no se amortizaría hasta que los negocios no empezasen a rendir frutos. Solamente la construcción de un carguero de 180 toneladas de porte implicaba un desembolso de 1.980 libras (11 libras / tonelada), mientras que un mercante tabacalero, de 240 toneladas de porte, podía costar 3.480 libras (14,5 libras / tonelada). Súmense las labores de mantenimiento, que solían acarrear 1-3 libras cada año, y el reemplazo de los bajeles cuando llegaban al final de su vida útil, en el supuesto de no alterarse el tonelaje, consumía 70.000 libras anuales más. Aparte de construir bajeles para el comercio, también se necesitaban lanchas y barcos masteleros para

---

<sup>64</sup> TNA CO 388/1/13, Propositions from the Council of Trade, [London], 14/2/1661.

<sup>65</sup> TNA CO 388/1/68-69, The Merchants of England complain of their grievances to the Council of Trade, London, 23/1/1669; 1/72-73, Humble address to the Council of Trade concerning Norway timber and dispensing with the Acts for Navigation, London, 18/3/1669.

<sup>66</sup> TNA CO 388/1/72-73, Humble address to the Council of Trade concerning Norway timber and dispensing with the Acts for Navigation, London, 18/3/1669; BL Add MS 36785, fols. 28r, 54r.

<sup>67</sup> Los muelles y embarcaderos de Londres y Bristol se ampliaron hasta en un 30%. Zahedieh, 2001: 408.

<sup>68</sup> En 1669 se naturalizaron 60 naves extranjeras, «they are to be registered as free for the Norway and Baltic Sea trade, 40 for the port of London, 10 for the Western ports, from Dover to Bristol, and 10 to the Northern ports, from Harwich to Newcastle». CSPD 1668-1669, Order in Council, Whitehall, 23/4/1669.

<sup>69</sup> TNA CO 388/1/72-73, Humble address to the Council of Trade concerning Norway timber and dispensing with the Acts for Navigation, London, 18/3/1669.

las tareas de arrumaje en los puertos<sup>70</sup>. Para evitar la parálisis de los astilleros privados, la Corona se comprometió en 1660 a asumir los costes de la construcción de mercantes que demandaba la navegación comercial de larga distancia. La tendencia expansiva parece definirse con más nitidez hacia 1668-1669, casi al final de la década, cuando entonces había en Inglaterra más bajeles simultáneamente en construcción que en los cuarenta años precedentes<sup>71</sup>.

Entre 1660, año de la Restauración, y 1688, año de la *Gloriosa*, la flota mercante pasó de 200.000 a 340.000 toneladas, así como duplicó el número de marineros movilizados, de los 3.240 de 1660 a los 6.300, dieciocho años después. Pese a la legislación vigente, sí hubo presencia de naves extranjeras, pues ha de considerarse que los ingleses capturaron más de un millar de barcos a los neerlandeses entre 1665 y 1667, que incorporaron a su flota. En general, estas naves de fábrica extranjera eran de mayores dimensiones que las inglesas, por lo que no es de extrañar que para los años setenta constituyesen en torno al 30% del total de toneladas que empleaba la flota. La proporción de tonelaje extranjero iría a menos a partir de los años ochenta<sup>72</sup>. Un dato: para finales del siglo XVII, solo una octava parte de la superficie de Inglaterra conservaría sus bosques, a pesar de la legislación parlamentaria encaminada a evitar la depredación de un recurso tan esencial como la madera<sup>73</sup>.

Visto en perspectiva, el conflicto armado contra la España de Felipe IV —al igual que las posteriores guerras con los neerlandeses— acarreó unas repercusiones negativas para la flota mercante inglesa, pero de efectos inmediatos y pasajeros. Las repercusiones adversas que tuviesen los conflictos mencionados no truncaron el despegue del sector marítimo inglés en el medio plazo, e incluso cabría afirmar que confirmaron la madurez que este había adquirido a la hora de movilizar sus fuerzas de mar en combate<sup>74</sup>.

Además de las relaciones con el Báltico y los mercados tradicionales de Europa Occidental, en la recuperación de la flota mercante desempeñó un papel muy destacable la creciente demanda de barcos que necesitaba un comercio marítimo de larga distancia en franca expansión: con Asia Sudoriental e Insulindia, a través del Índico y de los puertos mediterráneos del Levante, y con las Indias Occidentales, a través del Atlántico y de la Península Ibérica, convertida en una plataforma intermedia (Tabla 13). Coincidió con una fase particularmente propicia a causa del éxito de los cultivos azucareros y tabacaleros en las colonias americanas de reciente

---

<sup>70</sup> Zahedieh, 2001: 408; 2010: 146.

<sup>71</sup> TNA CO 388/1/70, To the Council of Trade, London, 24/3/1669.

<sup>72</sup> Davis, 1962: 14-16, 47, 52; Linebaugh & Rediker, 2000: 146; Zahedieh, 2010: 159-160, 166.

<sup>73</sup> Linebaugh & Rediker, 2000: 43.

<sup>74</sup> Wallerstein, 2017 [1980]: 147-148, 172-173. Para una primera aproximación a las guerras anglo-neerlandesas de 1665-1667 y 1672-1674, nos remitimos a Israel, 1995: 766-776; Bruijn, 2011: 69-70, 73-77.

adquisición a partir de los años sesenta. Repárese cómo el valor de las importaciones al puerto de Londres registró un incremento de casi el 25% en aquellos bienes procedentes de las colonias americanas. Cuando llegase el final de siglo, tales importaciones representarían el 34% del valor total registrado en las aduanas<sup>75</sup>.

Tabla 13. Exportaciones e importaciones desde el puerto de Londres (en £)

	1662 – 1663		1668 – 1669	
	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones
<b>África:</b>	<b>56.766</b>	-	<b>54.402</b>	-
<b>Báltico / Europa Oriental:</b>	<b>293.399</b>	<b>422.940</b>	<b>316.477</b>	<b>529.867</b>
Alemania (Hansa)	192.593	185.163	233.463	218.125
Dinamarca	38.764		8.449	
Polonia } (Eastland)	27.805	219.992	39.968	302.443
Suecia	6.213		7.801	
Rusia	28.024	17.785	26.796	9.299
<b>Europa Occidental:</b>	<b>588.909</b>	<b>1.380.161</b>	<b>476.147</b>	<b>1.303.604</b>
Flandes	108.632	245.079	189.404	260.347
Francia	375.065	643.706	108.699	541.583
Provincias Unidas (Holanda)	105.212	491.376	178.044	501.674
<b>Indias Orientales:</b>	<b>24.051</b>	<b>384.671</b>	<b>40.102</b>	<b>432.869</b>
<b>Islas Británicas:</b>	<b>45.290</b>	<b>24.658</b>	<b>28.740</b>	<b>29.894</b>
Escocia	22.100	20.012	19.227	20.999
Irlanda	23.190	4.646	9.513	8.895
<b>Mediterráneo:</b>	<b>908.480</b>	<b>1.318.941</b>	<b>1.039.610</b>	<b>1.294.323</b>
Berbería	-	15.886	-	7.646
España	425.280	558.437	470.765	448.819
Imperio Otomano	167.661	373.595	191.458	466.703
Italia	170.478	284.332	210.209	303.463
Portugal	145.061	86.691	167.178	67.692
<b>Plantaciones americanas:</b>	<b>105.909</b>	<b>484.641</b>	<b>107.791</b>	<b>605.574</b>
<b>Total:</b>	<b>2.022.804</b>	<b>4.016.012</b>	<b>2.063.269</b>	<b>4.196.131</b>

Fuente: BL Add MS 36785, An account of the several goods and merchandises of the growth and manufactures of England exported out of / imported into the City of London from Michaelmas 1662 to Michaelmas 1663 / from Michaelmas 1668 to Michaelmas 1669.

La demanda de toneladas asimismo es muy ilustrativa de esa progresión; de las 36.000 toneladas que se necesitaban en 1663 a las 70.000 de 1669, lo que se traduce en un incremento de un 94,44%. Para promover el comercio con las Indias Occidentales y Orientales, la Corona también expidió licencias y patentes a título individual. Téngase en cuenta que, solo en el puerto de Londres, las transacciones con las plantaciones americanas llegaban a movilizar unas 390 naves y 10.000-9.000 hombres, donde la Corona encontraría su principal cantera de reclutas para la *Royal Navy*<sup>76</sup>. El comercio atlántico inglés con las plantaciones, que canalizaba

<sup>75</sup> Fisher, 1950: 151-161; Zahedieh, 2001: 399; 2010: 138.

<sup>76</sup> Davis, 1962: 16-17, 19, 57, 205; Zahedieh, 1986a: 577; 2001: 408-409; 2010: 46.

mercaderías tan apreciadas como el azúcar, el tabaco, los esclavos y bienes procesados y manufacturados, permitió que la flota mercante aumentase un 2-3% en promedio anual durante la segunda etapa estuardiana<sup>77</sup>.

Se puede interpretar como un símbolo de la victoria final de esa nueva clase mercantil que había germinado bajo el reinado de Carlos I y que había instigado la política agresiva colonial contra los dominios españoles en América que finalmente Cromwell trató de llevar a efecto. Es evidente que los objetivos que perseguía el *Western Design* —la conquista de la América virreinal— se revelaron demasiado ambiciosos para las capacidades reales de la expedición aprestada por Cromwell, cuyo fracaso en la consecución de esa meta se encuentra fuera de dudas. Pero tampoco es menos cierto que la conquista de Jamaica constituyó un paso firme en la futura configuración del modelo de plantación sin el cual no podríamos comprender la fase de madurez del imperialismo inglés en el hemisferio occidental. Y este logro tuvo efectos lo bastante trascendentales como para relegar a un puesto secundario los efectos negativos que la guerra con España hubiese tenido en el sector naviero y mercantil; Jamaica, sin embargo, nunca más volvería a manos españolas.

## **5.2. El precio de la guerra y la deuda naval inglesa**

Este rearme naval que emprendió el bando parlamentario en los años cuarenta, en la tesitura de la Guerra Civil, y que continuó el régimen republicano a lo largo de la década de los cincuenta, sumado a la militarización interna del archipiélago y a la beligerancia de la diplomacia, impuso una fuerte presión presupuestaria. Tanto fue así que la propia administración central, primero de la República y luego del Protectorado de Cromwell, terminaría resintiéndose a causa de esa vorágine en que se vio envuelta. La concatenación de conflictos armados por tierra y sobre todo por mar, entre 1649 y 1660, con apenas un breve interludio de paz (eso sí, armada) en los meses del verano de 1654 a la primavera de 1655, refleja hasta dónde tuvo que llevar los límites de su capacidad logística la administración naval. Para 1658, año de la muerte de Cromwell, los síntomas de un colapso presupuestario eran inminentes.

Los gastos navales no se limitaban a la construcción del barco en sí, ya que incluían el mantenimiento de los mismos, pero también de la infraestructura portuaria, el sostén de la cadena logística para abastecer las escuadras operativas, la actividad de las industrias auxiliares vinculadas al sector naviero, aparte de los pagamentos y la manutención del personal administrativo, oficiales y tripulantes, entre un largo etcétera. Como cabe suponer, una política naval

---

<sup>77</sup> Linebaugh & Rediker, 2000: 146.

tan ambiciosa en sus propósitos absorbería ingentes sumas de dinero para financiar tantos requerimientos. El régimen revolucionario destinó el 20% de su presupuesto anual al rearme naval en 1650, lo que obligó a una mejora de la política fiscal para aumentar la recaudación, pero también a una centralización de sus fuerzas de mar que evitase gastos superfluos<sup>78</sup>.

El desarrollo por parte de la administración central republicana de métodos financieros más sofisticados con los que acrecentar los ingresos sentó las bases futuras del sistema crediticio. Si la República —y el Protectorado— logró destinar tantos recursos a sus fuerzas navales, se debió a que la Guerra Civil había obligado al bando parlamentario a mejorar cualitativamente su capacidad extractiva. Para ganar una guerra se necesita crédito, y este lo proporcionó el sector mercantil aliado con el Parlamento, asegurando su financiación de la guerra. De entrada, si hemos de destacar una ventaja estratégica quicial para el postrer triunfo del Parlamento, esta sería la mayor facilidad a la hora de acceder a crédito y obtener ingresos mediante las transacciones comerciales y los impuestos aduaneros. Para sufragar la guerra contra los monárquicos, el bando parlamentario contó con el crédito mercantil de una parte de la oligarquía empresarial de la *City* que, a cambio, ganaría representación e influencia en los órganos del poder político<sup>79</sup>. Aparte del crédito mercantil, las principales vías de ingreso ordinario las constituían los aranceles (*customs*), los impuestos sobre la propiedad de la tierra (*assessments*), desde 1645, y los impuestos indirectos que gravaban el consumo (*excises*), a partir de 1643, y las conscripciones forzosas, acompañadas de toda clase de medidas arbitrarias con afán recaudatorio<sup>80</sup>.

De primeras, resulta cuanto menos irónico viniendo de un régimen que había nacido de una oposición armada contra la política fiscal de un monarca al que se había acusado de atentar contra las libertades civiles. Sin embargo, como es lógico, el régimen republicano antepuso su supervivencia a sus escrupulosos principios ideológicos, también obligado por la necesidad de conjurar la amenaza militar proveniente de múltiples frentes, tanto externos como internos. No ha de olvidarse, insistimos, en que la Inglaterra parlamentaria primero y el régimen republicano después estuvieron absortos en una concatenación de conflictos armados marítimos y terrestres desde 1642 hasta 1660. Todavía después de 1648 hubo que financiar las campañas contra los irlandeses, escoceses y núcleos de resistencia monárquica, lejos de suponer la ejecución de Carlos I el último hito de la lucha fratricida en las Islas Británicas. Incluso una vez doblegada la voluntad de resistencia de Irlanda y Escocia, hacia 1653, se requirió el despliegue de un fuerte dispositivo militar que se impusiese a cualquier conato de oposición al régimen.

---

<sup>78</sup> Brenner, 2011 [1993]: 646-647; O'Brien, 2005: 7, 19-27.

<sup>79</sup> Ashley, 1962 [1934]: 11-12; Harding, 1995: 63-64; Friel, 2003: 124.

<sup>80</sup> Ashley, 1962 [1934]: 49-83.

En tales circunstancias, era imprescindible un aumento sustancioso de los ingresos, aunque fuese a costa de cualquier método extractivo, ya ordinario, como los *excises*, *assessments* y *customs*, o ya extraordinario, como los *delinquents' compositions*, la enajenación del patrimonio estatal, las confiscaciones de las propiedades eclesiásticas y de los opositores monárquicos, incluida la propia Casa Estuardo, cuyos bienes fueron puestos a la venta en pública almoneda. Y ni así era posible atender todos los gastos comprometidos; si para fines de 1646 el ejército debía en torno al millón de libras, al cabo de dos años esta cantidad había aumentado a tres millones<sup>81</sup>. Para controlar mejor los tumultos sociales se decretó la ley marcial; comités extraordinarios distribuidos por todo el país se encargaban de aplicar mediante métodos expeditivos este tipo de políticas extractivas, levantar nuevos reclutas y sofocar los conatos de oposición<sup>82</sup>. En cualquier caso, en lo que respecta a la marina, *customs*, *assessments* y *excises* representaron el 80% de las 8.149.772 libras del líquido total con el que contó durante toda la década de los cincuenta, desde enero de 1648 hasta julio de 1660<sup>83</sup>.

Conviene guardarse de creer que el sector empresarial de la *City* se alineó en su totalidad y sin vacilar con el Parlamento desde el primer instante. Existió también un núcleo monárquico, pero menos militante. Los arrendatarios de las aduanas (*collectors of the customs*) pertenecían a la facción realista, por lo que no se podía confiar en ellos; incluso rehusaron abonar los servicios a Westminster. Así que el Parlamento, como réplica, nombró su propia comisión aduanera el 21 de enero de 1643 para que adelantasen líquido con el que responder a los primeros desembolsos<sup>84</sup>. Entre los *commissioners* o *collectors of the customs* cabe advertir la presencia de nuevos mercaderes coloniales e intérlopes involucrados en tratos con Asia<sup>85</sup>, es decir, personas influyentes, implicadas en empresas coloniales americanas y en el comercio de redistribución, que desde 1641 colaboraban con la milicia de Londres y, a partir del estallido de la Guerra Civil, con el partido independiente<sup>86</sup>.

El cómputo de ingresos que generaron las aduanas entre enero de 1643 y mayo de 1645 fue de unas 250.000 libras, mientras que el coste en construcción y apresto de nuevos barcos que los comisarios navales estimaron para 1643 fue de 320.000-332.000 de la misma moneda<sup>87</sup>. El 25 de marzo de 1643 estos *commissioners* lograron un sustancioso adelanto de 20.000 libras

---

<sup>81</sup> Rodger, 2006: 38.

<sup>82</sup> Hutton, 1985: 5; Morrill, 1997: 308-309.

<sup>83</sup> Wheeler, 1996: 459-460.

<sup>84</sup> Rodger. 2004: 37.

<sup>85</sup> Identificamos a los munícipes Thomas Andrews, John Fowke y Richard Chambers, los mercaderes y empresarios William Berkeley, Maurice Thomson, Francis Allen, James Russell y Stephen Estwicke. *CJ*, II: 937-938.

<sup>86</sup> Brenner, 2011 [1993]: 489.

<sup>87</sup> Baumber, 1996: 400-401.

(con intereses anuales de 8 libras porcentuales, a partir de los seis meses siguientes al vencimiento del plazo) procedentes de los ingresos aduaneros. En mayo y septiembre de 1643 fueron adelantadas otras 45.000 y 30.000 más, respectivamente; en 1644, los adelantos abonados en marzo, septiembre, octubre y noviembre ascendieron a 60.000 libras; en 1645, los *collectors* directamente requisaron el líquido que ingresaban las aduanas —hasta 70.000 libras—. Dinero que sería aplicado a los acuciantes gastos de la marina militar<sup>88</sup>. Entre 1647 y 1653, es decir, entre el interludio de la Guerra Civil y la disolución del Parlamento por Oliver Cromwell, la venta de tierras confiscadas a los obispos y a los cabildos catedralicios rindió 675.603 y 428.621 libras, respectivamente, lo que sumaba 1.104.224 en total<sup>89</sup>. En conjunto, el dinero recaudado principalmente se aplicaba a los gastos militares totales y otras consignaciones estatales.

Al coste del rearme naval hay que sumar los desembolsos de la diplomacia de cañoneras que emprendió la República a partir de 1649 para atajar las amenazas a su navegación comercial, las cuales procedían principalmente de: 1) aquellos monárquicos que se hicieron a la mar para continuar su particular resistencia, armando sus naves en Flandes, Normandía y Bretaña; 2) corsarios al servicio de otros soberanos europeos, como el rey francés; y 3) berberiscos, que constituían una seria amenaza para la ELC<sup>90</sup>. La campaña de 1649-1651 contra los corsarios constituyó la primera prueba de fuego para la flamante marina militar republicana.

Solamente en el apresto de la guardia de verano, en marzo de 1649, se presupuestó una suma de 30.000 libras, cantidad que se reuniría mediante la subasta en pública almoneda de los bienes del rey<sup>91</sup>. La suma que se calculó en septiembre de 1650 para el apresto y mantenimiento de la flota defensiva de los *narrow seas* ascendió a 115.294 libras, 6 chelines y 8 peniques. El presupuesto calculado para despachar flotas a la costa de Portugal (Tabla 14) por período de 3-4 meses de campaña oscilaba entre los 38.656 libras, para 20 navíos y 3.000 hombres, y 31.730 libras, para 12 navíos y 4.000 hombres<sup>92</sup>. Los proveedores navales cerraron un contrato de provisión de raciones para las plazas de mar y guerra, con vigencia desde septiembre de 1651 hasta diciembre de 1652, por valor de 332.000 libras, lo que significaba una sangría de recursos alimenticios y financieros muy difícil de asumir para la República<sup>93</sup>.

---

<sup>88</sup> AOI, March 1643: 104-105; April 1645: 667; *CJ*, III: 72, 243, 246, 253-254, 505; *LJ*, VI: 221, 609; Brenner, 2011 [1993]: 491.

<sup>89</sup> Ashley, 1962 [1934]: 94.

<sup>90</sup> TNA SP 21/25/25, Committee of Both Houses to Francis Buller, Derby House, 12/9/1648; SP 25/123/30, Colonel Popham to Captain Wheatley of the *Warspite*, Whitehall, 9/6/1649; 123/150-152, Admiralty Committee: Day's Proceedings, 13/4/1650. Ashley, 1962 [1934]: 153-154; Capp, 1989: 61-62, 66, 70-72.

<sup>91</sup> TNA SP 25/62/130, Council of State: Day's Proceedings, Whitehall, 29/3/1649.

<sup>92</sup> *CJ*, VI: 467.

<sup>93</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 325-326.

Tabla 14. Estimación del coste de dos escuadras frente a Portugal (en £)

	Precio	Escuadra A <sup>[i]</sup>	Escuadra B <sup>[i]</sup>
Cordaje para amarras y jarcias	28 / t	2.800	1.680
Avituallamiento	30s. / persona / mes	13.500	12.000
Pagamentos de sueldos	28s. / persona / mes	12.600	11.100
Disposiciones menores para contra maestres, carpinteros, sobrecargos y proveedores		5.000	3.000
Pilotaje		150	100
Entretenimiento extraordinario de almirantes		756	1.000
Medicinas		150	100
Conducta en alta: 1.000 / 1.200 hombres	10s. / hombre	500	600
Gastos de viaje (antes y al finalizar el servicio) y de los pagos		200	150
Almacenamiento de la artillería durante 3 meses		3.000	2.000
<b>Total</b>		<b>38.656</b>	<b>31.730</b>

<sup>[i]</sup> Escuadra A: 20 navíos, 3.000 tripulantes y 3 meses de campaña; Escuadra B: 12 navíos, 2.000 tripulantes y 4 meses de campaña. Fuente: *CJ*, VI, Navy Estimates: Sir Henry Vane reports from the Committee of the Navy, 12/9/1650: 467.

En sus informes a Madrid, el embajador Cárdenas daba cuenta de las políticas republicanas para aumentar sus efectivos terrestres y navales mediante reclutamientos masivos, lo que acarrearía importantes gastos en el abono de las pagas y las licencias; solo en 1652 el pago de las licencias a las tropas de Lambert en Escocia comportó 4.200 libras<sup>94</sup>. Se recurrió a un repartimiento entre todos los condados ingleses conforme al cual pagaban 360.000 escudos mensuales, que, agregados a los 3.000.000 que recaudaban las rentas reales, servían para atender los gastos. En Londres las imposiciones suponían unos 100.000 escudos mensuales, e iban en aumento, pues el valor de los *excises* experimentó una tendencia alcista. Para la campaña irlandesa se recurrió a un nuevo repartimiento entre las parroquias y la participación vía empréstito de los mercaderes. Asimismo, fueron recurrentes las confiscaciones del patrimonio eclesiástico y regio, las ventas de patrimonio estatal y las *delinquents' compositions*<sup>95</sup>.

Obsérvese que el *Exchequer* consignó para los gastos navales, entre enero de 1648 y diciembre de 1654, la suma de 4.595.000 libras, que suponía el triple del presupuesto dedicado a esos mismos fines durante la Guerra Civil. Implicó, además, el primer paso hacia la futura revolución financiera que le permitiría a Gran Bretaña asentar las bases de su naciente imperio marítimo y competir con otros imperios rivales, como Francia y España, con garantías de éxito.

<sup>94</sup> BL Eg MS 2519, fol. 8r.

<sup>95</sup> *AOI*, October 1646: 879, 884; December, 1646: 907, 1.029-1.031; August, 1647: 1.000; *LJ*, VIII, 515-517, 520, 603; IX, 400; *Scobell*, I, 132-134; AGS Est leg. 2526, Carta de Cárdenas a Felipe IV, Londres, 24/12/1649.

También trajo consigo una mayor proclividad al endeudamiento; si en enero de 1651 la deuda naval era de 128.995 libras, en diciembre de 1654 alcanzaba las 466.145 en dicha moneda, o lo que es lo mismo, casi medio millón. Y el proceso apenas había comenzado. La política imperial del Protectorado de Cromwell enfrascó a la administración naval en proyecto excesivamente costoso que superaba con creces su capacidad financiera<sup>96</sup>.

Un primer gran pico de los gastos navales totales sobrevino en 1652-1653, justo en pleno recrudecimiento de la tensión militar con las Provincias Unidas que terminaría por desembocar en la guerra abierta ese mismo verano. La estimación del presupuesto necesario para atender las necesidades de la flota estival y construir nuevos barcos se cifró en 829.490 libras, 13 chelines y 4 peniques, según se informó en la reunión de la Cámara de los Comunes del 16 de abril, distribuyéndose de la siguiente manera: 100.000 por atrasos acumulados en el último año; 613.704 para la guardia estival, de 4.000 efectivos; 21.600 para los navíos *Sovereign* y *James*, inclusive 900 efectivos movilizados para seis meses; 65.000 por la construcción de once nuevos barcos, uno de segunda clase, otro de tercera clase, seis de cuarta clase y tres de sexta clase; 13.520 por 335 piezas de artillería de hierro, revisable a 67.200 en dicha moneda en caso de fabricarlas de bronce; 13.666 en aprovisionamiento de pólvora, no necesariamente para la marina militar; y finalmente 1.500 para los magistrados del Almirantazgo<sup>97</sup>.

En diciembre de 1652, los comisarios del Almirantazgo elevaron a los Comunes del Parlamento una nueva relación del cómputo de gastos para los pagamentos y avituallamiento tan solo de la gente de mar, que se calculó en 100.000 y 110.000 libras, respectivamente, de los cuales se debía abonar 60.000 para el 1 de enero y otras 50.000 a fines de febrero de 1653<sup>98</sup>. En abril de ese mismo año los comisarios navales declararon que necesitarían 605.000 libras únicamente si se quería atender los compromisos vigentes del siguiente cuarto de año; el Parlamento asignaría 600.000 libras al tesoro naval, aunque dicha suma pronto quedó desfasada en tanto en cuanto el montante del endeudamiento se había disparado a las 510.760 llegado noviembre. Los proveedores declararon al comienzo del otoño que el suministro de bastimentos para los 36.000 efectivos que se movilizarían para los seis meses de campaña —del 1 de octubre al 1 de abril de 1654— ascendería a 195.000 libras, de las que 30.000 se aplicarían a la paga de los proveedores, por adelantado, y el resto a plazos, 16.500 / mes por un período de diez meses, a contar desde el 1 de octubre<sup>99</sup>. Los proveedores de bastimentos para las raciones calcularon

---

<sup>96</sup> Sanz Ayán, 1988b: 127; Wheeler, 1996: 458, 460.

<sup>97</sup> *CJ*, VII: 122. Y con todo, son cifras que palidecen ante el presupuesto para las tropas de tierra, que se calculó en 1.328.579£ para ese mismo año de 1652. Rodger, 2006: 38.

<sup>98</sup> TNA SP 25/68/103, 109, Council of State: to the Navy Victuallers, Whitehall, 16/12/1652.

<sup>99</sup> TNA SP 18/40/122, Navy Victuallers to the Admiralty Commissioners, Victualling Office, 10/9/1653;

que se necesitarían 7.500.000 libras de pan y otras tantas de carne de ternera y cerdo, 10.000 *butts* (pipas) de cerveza, así como queso, manteca, pescado salado y otros abastos<sup>100</sup>.

Lo cierto es que el problema de la deuda no había cesado de acrecentarse desde la vorágine de gastos militares que se empezó a registrar desde 1653 en adelante. Entonces, en septiembre de 1653, los comisarios navales habían advertido que se necesitarían 1.115.000 libras para el 31 de diciembre, a más tardar, para cubrir gastos inmediatos de operatividad (sin incluir el coste de los bajeles estacionados en sus bases ni los navíos para la flota de invierno)<sup>101</sup>. En gran medida, era consecuencia de los sobrecostes ocasionados por el agotamiento de las existencias de pertrechos de mar en los depósitos de los astilleros. Para nueve meses de servicio se recomendaba abonar por adelantado 10.800 libras por cada millar de marineros —que en la marina mercante era de 14.000 libras—<sup>102</sup>.

Así las cosas, la cuestión financiera cobró un protagonismo primordial en 1654, cuando comenzó a aprestarse el dispositivo militar expedicionario para la campaña americana, sobre el que se cernieron oscuros nubarrones desde el principio, relacionados en buena medida con esa falta de numerario disponible. En junio de 1654, a la marina se le adeudaban 400.000 libras, fruto de las imprecisiones en las previsiones presupuestarias, entre otros factores<sup>103</sup>. En 1654 el *Exchequer* percibió una suma de 2.250.000 libras de ingresos, de las que 820.000 procedían de los *excises*, impuestos aduaneros y otros ingresos, 1.320.000 por los *assessments* de los tres reinos, aparte de otras fuentes que completaban la cifra total; los gastos ascendieron a 2.877.079 libras<sup>104</sup>. El embajador veneciano en Madrid, tomó buena nota de la capacidad recaudatoria del régimen republicano inglés<sup>105</sup>.

Esta situación solo fue a peor en los meses siguientes, incluso cuando en los astilleros ya habían comenzado las tareas de apresto de la escuadra del *Western Design*. Los comisarios del Almirantazgo le entregaron a Cromwell en octubre unos informes que detallaban la falta de fondos por la que atravesaba el *Exchequer*. Y si bien en los años previos se habían experimentado dificultades de la misma índole, ahora parecía encaminarse a un punto de inflexión, tras la firma de la paz con las Provincias Unidas. Como el país no se encontraba en guerra formal con ninguna otra potencia, en el verano de 1654 los asentistas de pertrechos habían dado muestras

---

SP 18/40/130, Council of State: Day's Proceedings, 12/9/1653; Wheeler, 1996: 459; Rodger, 2006: 39.

<sup>100</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 325. *Butt*: unidad de capacidad inglesa utilizada para bebidas que equivale a ½ *tun*, 129,7 galones o 491 litros, en el caso de cerveza, aunque puede variar para otros licores.

<sup>101</sup> TNA SP 18/40/10, Navy Commissioners to the Admiralty Committee, Navy Office, 1/9/1653.

<sup>102</sup> TNA SP 18/40/122, Navy Victuallers to the Admiralty Commissioners, Victualling Office, 10/9/1653.

<sup>103</sup> An intercepted letter, n.d. [ca. June, 1654], *TSP*, II: 414.

<sup>104</sup> BL Add MS 32471, Revenues of the Commonwealth, 3/10/1654, fol. 56r; Ashley, 1962 [1934]: 96.

<sup>105</sup> *CSPV 1647-1652*, 28/497-498, Pietro Basadonna to the Doge and the Senate, Madrid, 21/6/1651.

de no estar dispuestos a seguir fiando. Pero Cromwell no renunció a su plan antillano, aunque para ello tuviese que reunir un efectivo de 1.117.192 libras para la tesorería general de la marina, a partir de los siguientes efectos:

<b>Origen de los efectos:</b>	<b>Cantidad (en £)</b>
— Otras cajas de la tesorería militar	424.000
— Impuestos indirectos sobre el consumo ( <i>excises</i> )	262.000
— Ingresos aduaneros ( <i>customs</i> )	162.000
— <i>Exchequer</i>	131.000
— Capturas dadas por buena presa	44.000
— Coronel Barkstead, gobernador de la Torre	44.000
— Desfalco de provisiones almacenadas	31.000
— Drury House <sup>106</sup>	16.000
— Por capturas a los neerlandeses	2.029
— Últimas voluntades	1.163

No pasó de ser un parche temporal. En abril de 1655 los comisarios del Almirantazgo escribieron al Consejo del Protectorado para informarle de que a duras penas habían podido cubrir las pagas consignadas para la marinería, mientras que el resto de deudas contraídas aún quedaban pendientes de pago y ni se podía pagar a los asentistas de pertrechos<sup>107</sup>. Sin embargo, dejando a un lado las tasas arancelarias y los gravámenes ordinarios de los *excises*, el ejecutivo de Oliver Cromwell no aplicó más medidas, pues confiaba en que la campaña antillana se financiase con el tesoro americano, con el que podría solventar las deudas navales. Tal discurrir fue un ejercicio de imprudencia que lo llevó a endeudarse en exceso para afrontar los desembolsos iniciales del apresto de la expedición naval antes siquiera de haberse apoderado de botín alguno. En noviembre de 1653 el presupuesto para la construcción de treinta nuevas fragatas, que entrarían en servicio para unirse a la campaña antillana, se había calculado en 300.000 libras. Al año siguiente, el cómputo global de los gastos militares del Protectorado ascendía a 2.676.087 libras, distribuidos como sigue: 1.566.705 para el NMA; 1.059.382 para la marina de guerra; 50.000 para el parque artillero; aparte, los gastos civiles suponían otras 200.992 libras. Al término de ese año, la tesorería naval debía 600.000 libras, que en septiembre de 1655 ascendieron a 913.819 y en diciembre a 1.400.000 en esa misma moneda<sup>108</sup>.

En 1654, antes de la puesta en marcha de la expedición antillana, se aprobó por ley un *assessment* de seis meses: 120.000 libras para el primer trimestre y 90.000 para el segundo, a

<sup>106</sup> *Drury House*: departamento de venta de las *delinquents' compositions*.

<sup>107</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 369.

<sup>108</sup> Ashley, 1962 [1934]: 47; Aylmer, 1973: 51; Hammond, 1974: 98; Rodger, 2006: 39.

todas luces insuficiente para cubrir el mantenimiento de las tropas de tierra y de la marina de guerra. Incluso una vez finalizada la guerra con los neerlandeses, en gastos navales se consumían 105.000 libras al mes (una suma abultada, aunque lejos del máximo de 170.000 registrado en los peores momentos de la contienda con las Provincias Unidas); para las tropas en Escocia se destinaban 30.000 libras; para las tropas en Irlanda, 31.000; para la contrainteligencia y servicio diplomático, 21.000 mensuales; todo lo cual hacía 188.000 libras, cantidad que excedía en 48.000 libras al mes los ingresos del primer trimestre. Sin incluir en el cálculo las 25.000 libras que demandaban las tropas en Inglaterra cada mes. El régimen gastaba cada mes 75.000 libras más de las que ingresaba, pero Cromwell no podía basar toda su estrategia fiscal en recrudescer la presión sobre sus súbditos, que no lo tolerarían. De ahí los esfuerzos del Protector en hacer economías, recortar el presupuesto del NMA (que prácticamente redujo a una fuerza policial y represiva) e ir reemplazándolo poco a poco por una milicia leal y profesional<sup>109</sup>.

Una fuente de financiación a la que podía recurrir Cromwell sin demasiados riesgos eran los ingresos aduaneros, que en 1653 reportaron una cuantía de 350.000 libras y de los que  $\frac{3}{4}$  partes se recaudaban en Londres, pero apenas disponía de margen de maniobra; el *Instrument of Government* no permitía a Cromwell aumentar los gravámenes de las aduanas a golpe de decreto. En 1654 la recaudación de estos ingresos le fue encomendada a una comisión de seis miembros que ejercería esta labor durante 18 meses y que semanalmente abonaría en la oficina del *Exchequer* lo recaudado. Ese mismo año los ingresos aduaneros montaron unas 400.000 libras, aproximadamente, cifra redonda que se calcula también para los siguientes años del régimen del Protectorado, a falta de datos más precisos<sup>110</sup>.

A finales de 1654 se presentó un exhaustivo informe que no solo detallaba las fuentes de ingresos de las que se podía disponer y cómo aumentarlos, sino que también —y es lo que más nos incumbe— exponía las fuerzas navales disponibles y las partidas presupuestarias que se destinarían para su mantenimiento, así como para las fuerzas terrestres. Para la salvaguarda de las aguas territoriales —los *narrow seas*— se estimó que el coste de una fuerza de 35 navíos, de 30 piezas de artillería de media, y 4.000 marineros de tripulación rondaría unas 14.000 libras al mes y 84.000 para los seis meses de invierno, mientras que en el caso de la guarda naval estival se necesitarían 6.000 marineros y 52 navíos, lo que comportaría un coste de 21.000 libras al mes y 126.000 por el semestre. Súmensele 6.000 libras por el suministro artillero, 20.000 más anuales por la construcción de nuevos barcos, 15.000 en el avituallamiento de la escuadra, 18.750 por el pago de trece mensualidades a las tripulaciones. En total, una cantidad

---

<sup>109</sup> *TSP*, II: 413; Capp, 1989: 137-138.

<sup>110</sup> Ashley, 1962 [1934]: 44, 51-52, 55-56.

presupuestada de 269.750 libras para el apresto de la guardia de verano durante seis meses; una simple fracción de los costes navales totales, que superaron el millón de libras<sup>111</sup>. De resultas de los armamentos navales de 1654, en marzo de 1655 la deuda naval se estimaba en 850.610 libras, según cálculos de diciembre del año anterior<sup>112</sup>. Como se observa, la marina militar ya adolecía de problemas presupuestarios cuando antes de la expedición americana:

The said commissioners having taken into their consideration the concernment and charge of the navy for the present winter and following summer, have drawn up an estimate thereof, which is hereunto annexed, whereby it appears, it will be requisite for defraying the charge of the same, the sum of £850.610, and for the ordinary expense in the office of the ordnance the sum of £63.208 13s. 8d., which in the whole is £913.818 13s. 8d. to be provided by such monthly proportions as are therein likewise specified, and do humbly offer the same to his highness the Lord Protector and the Council, praying that there may be such timely and effectual provision made for supply of money as may answer the emergencies of the said services, and enable due payment of the debts already contracted. It is likewise further humbly offered, that in this estimate there is nothing included for the charge of general Blake's and general Penn's squadrons for any longer time than the 25 March next following; so that if there be any intention for their provision until the 1 October 1655 there must be a proportionable sum of money further allowed, which by estimation is £108.919. It is further humbly offered, that in this estimate there is yet 8,000 men victuals considered for this next summer guard, for as much as there is liberty to declare or the other £1,000 at any time between and February next; so that if there be a resolution to have 1,000 men victuals more declared for, and they also employed that charge must be provided for also, which by estimation will for 6 months and ½ from the last of Mach to first of October, be £26,000 and general Desborough is desired to report the same<sup>113</sup>.

Pero sería a partir de 1655, de resultas del desafío militar lanzado a España, cuando esa presión financiera sobrepasase con creces todas las previsiones, lastrando decisivamente la propia existencia del Protectorado sin que el fugaz intervalo de paz entre la primera guerra anglo-neerlandesa y la expedición del *Western Design* implicase ningún alivio reseñable. Fue justo entonces, en dicho lapso, cuando pareció que por fin las finanzas navales podrían sanearse. En ese año los proveedores navales pudieron liquidar su deuda por las 432.000 libras de los adelantos de los cuatro años anteriores para compras de pertrechos y vituallas. Llegado diciembre, la deuda naval se había reducido a 164.878 libras gracias a las devoluciones<sup>114</sup>. Pero esa reducción no conocería continuidad en el quinquenio restante, marcado por los esfuerzos en aras de obstruir la Carrera de las Indias.

---

<sup>111</sup> BL Add MS 32471, fol. 55r; Stowe MS 322, fol. 70r.

<sup>112</sup> TNA SP 18/91/111, Navy Commissioners, estimate of debts owing to the Navy Office, 20/12/1654.

<sup>113</sup> By the commissioners of the Admiralty, an estimate of the charge of the navy for this winter and next summer, Possession of George Duckett, Esq., 1/1/1655, *TSP*, III: 64.

<sup>114</sup> Wheeler, 1996: 463.

Confiado en una victoria rápida sobre los españoles en una guerra que se autofinanciaría con la misma plata americana que se capturase, el dirigente inglés no consideró los problemas que se derivarían de los costes de mantenimiento de una sobredimensionada marina militar. Al fracaso de los objetivos marcados para el primer año, en contra de lo previsto, se vio enfangado en una guerra de larga duración que detraería al *Exchequer* un promedio de un millón de libras anuales, según las estimaciones presentadas por el comité experto que intervino en los debates parlamentarios celebrados en los Comunes el 17 de octubre de 1656 y en los que se revisaron las deudas acumuladas en concepto de gastos militares.

Entre las fuerzas terrestres y navales hacían 856.000 libras, que se sumaban a 260.000 por deudas viejas acumuladas. Cuando el *general-at-sea* Robert Blake falleció en agosto de 1657, la deuda se acercaba al millón de libras, pero se solicitó otro millón más para la campaña del siguiente año<sup>115</sup>. La diferencia con respecto al primer quinquenio de la década estribó en la capacidad de respuesta a la misma; si en 1650-1655 los pagadores podían consignar un promedio anual de 150.000 libras para pagar la deuda, esta cantidad cayó a 26.000 anuales a lo largo del segundo lustro de la década, el que coincide con la guerra con España<sup>116</sup>.

Cromwell libró su contienda contra los dos enemigos más implacables: el tiempo y el dinero. Conforme el tiempo avanzaba, inexorable, las deudas se le acumulaban; pero sin dinero no habría victoria rápida ni contundente sobre los españoles. Transcurrido el primer invierno de la guerra, ya se les adeudaban a las tripulaciones hasta veinte meses de pagamentos y socorros, lo que no era sino un reflejo de dicha presión financiera que ahogaba al régimen y mellaba la moral de la marinería<sup>117</sup>. A mediados de los años cincuenta, Oliver Cromwell contaba a su cargo con más de 150 navíos en servicio, dieciocho regimientos de infantería, doce de caballería y un rosario de fortificaciones costeras cuyas guarniciones debía mantener, a lo que se añadían ahora los gastos militares en ultramar, frente a las costas andaluzas y aguas del Estrecho de Gibraltar y a partir de 1656 los convoyes para combatir a los corsarios flamencos<sup>118</sup>.

No es posible ofrecer una cifra exacta de los gastos militares en que incurrió el régimen de Oliver Cromwell cada año, dada la disparidad de datos que proporcionan las fuentes, que, en principio, las principales son los libros contables de la tesorería naval<sup>119</sup>. Por lo general, solo se manejan estimaciones más o menos verosímiles. En 1656 los gastos militares totales se presupuestaron en 2.426.989 libras hasta octubre de 1657, mientras que los ingresos ordinarios de

---

<sup>115</sup> *CJ*, VII: 440; *Clarke Papers*, III: 76; Firth, 1909, I: 54; Rodger, 2006: 39.

<sup>116</sup> Wheeler, 1996: 463-464.

<sup>117</sup> *TSP*, II: 413; Powell, 1972: 273; Aylmer, 1973: 46.

<sup>118</sup> Aylmer, 1973: 48; Rodger, 2006: 20.

<sup>119</sup> TNA E 351/2287-2292, *Accounts of the Navy Treasurers*, cit. en Wheeler, 1996, *passim*.

los tres reinos en 1656 montaron 1.900.000 libras. De su segundo Parlamento, Cromwell logró un servicio de 1.300.000 libras, que acrecentaría en 600.000 (225.000 en subidas impositivas sobre el consumo, un *assessment* extraordinario de 215.000 trimestrales, una tasa sobre las nuevas edificaciones sin licencia construidas en Londres e incorporaciones menores a los aranceles), antes de la prórroga parlamentaria del 26 de junio de 1657. Sin embargo, los ingresos no llegaron a 200.000 libras, insuficiente para afrontar las 300.000 adeudadas a las tropas terrestres, las 540.000 a la marina de guerra y los atrasados de medio año a las milicias. El 30 de enero de 1657 el Parlamento aceptó un subsidio extraordinario de 400.000 libras para los gastos navales que generaba la política belicista antiespañola<sup>120</sup>.

El ejercicio de 1657 se cerró con un ingreso de 1.050.800 libras y la consignación de un presupuesto de 809.762 para la marina militar. Al año siguiente el ingreso cayó a 951.000 y las partidas presupuestarias navales fueron algo menores, de 624.427 en dicha moneda. Y aún quedaba en el aire cómo obtener el numerario para responder a las demandas de la tesorería naval<sup>121</sup>. Sabedor del descontento popular que entrañaría un incremento de la presión fiscal, Cromwell prefirió servirse de los resortes políticos de que disponía para sufragar su política de guerra. Una vez el Parlamento había sido exprimido del todo y ningún servicio económico podía esperarse de él, como se comprobó en las sesiones del 28 y 29 de enero de 1658, el *Lord Protector* no dudó en ordenar su cierre<sup>122</sup>.

A comienzos de 1658, el último año en el que se presenciaron movimientos reseñables en el conflicto anglo-español, cuando Oliver Cromwell aún vivía, la deuda naval se cifraba en 714.000 libras, por lo que superaba el presupuesto consignado para todo un año; a primeros de noviembre, era de 514.000 libras, cantidad a la que se sumaba el millón de libras esterlinas necesarias para los gastos del siguiente año<sup>123</sup>. Las partidas presupuestarias consignadas para la marina militar en 1659 constituyeron la abultada cantidad de 847.868 libras, que solamente en gastos ordinarios para las flotas de invierno y verano consumiría 453.986 de la misma moneda, todo en un año en que los ingresos totales fueron de apenas 1.517.000 libras<sup>124</sup>. Así las cosas,

---

<sup>120</sup> TNA SP 18/181/195, Statement of the debts of the Commonwealth, with arrears to the armies and fleets, June, 1658; *CJ*, VII: 483; *Letters and Speeches*, III: 493-494; Firth, 1909, I: 126; Ashley, 1962 [1934]: 44; Aylmer, 1973: 50; Hutton, 1985: 12-13.

<sup>121</sup> TNA SP 25/78/243, Council: Day's Proceedings, Order on the petition of Richard Hutchinson, Navy Treasurer, Whitehall, 27/10/1657; BL Add MS 32471, Declaration of moneys received and paid, 30/9/1656-29/9/1658, fols. 2rv, 15rv.

<sup>122</sup> BL Add MS 22919, Thurloe to Downing, 28/1/1658, fol. 11; *CJ*, VII: 589; *Letters and Speeches*, III: 502; *Burton's Diary*, II: 379-394.

<sup>123</sup> Hammond, 1974, ch. iv; Capp, 1989: 341.

<sup>124</sup> BL Add MS 32471, fol. 61v; *CJ*, VII: 660.

el cómputo total de los gastos militares terrestres y navales —deudas incluidas— sumó 3.297.727 libras, 4 chelines y 8½ peniques en el curso del año fiscal de 1658-1659.

El tesorero naval, Richard Hutchinson, estimó el monto de deudas para fecha del 28 de mayo de 1659 en 692.640 libras esterlinas: 330.000 a la marinería y 43.000 a los operarios y técnicos de los astilleros, aparte del acumulado de seis meses de vencimiento de la pensión semanal de 735 libras que la tesorería naval debía abonar a los hospitales *Savoy* y *Ely House*; mientras que el presupuesto hasta el 1 de diciembre para los sueldos de 16.800 marineros, astilleros, almacenes, enfermos y heridos llegaba a 607.645 libras, un total de 1.300.285 libras<sup>125</sup>, que desglosamos a continuación:

<b>Deuda naval estimada para fecha de 28/5/1659:</b>	<b>Cantidad (en £):</b>
— Facturas contraídas y firmadas para la fecha indicada	200.000
— Deuda contraída cuyas facturas aún no se han firmado	30.000
— Pagamentos debidos a la marinería	330.000
— Pagamentos debidos a los astilleros	43.000
— Adeudado a los proveedores	25.000
— Adeudado a la oficina de artillería naval	40.000
— Marineros heridos	7.000
— Soldados enfermos y heridos: 24 semanas (735£ / semana)	17.640
	<b>692.640</b>
<b>Presupuesto para la movilización naval hasta 1/12/1659:</b>	<b>Cantidad (en £):</b>
— Movilización de 16.800 hombres durante 6 meses y medio (4£ / hombre / mes)	436.000
— Pagamentos para los astilleros	26.000
— Dos fragatas en inventario	14.000
— Sueldos de oficiales	8.000
— Marineros heridos y enfermos	3.000
— Soldados heridos y enfermos: 27 semanas (735£ / semana)	19.845
— Suministro de pertrechos	100.000
	<b>607.645</b>
<b>Total: 1.300.285£</b>	

En junio de 1659 la cantidad de dinero que se debía a los oficiales y marineros era de 371.930 libras, y persistían los problemas en los suministros a los operarios de los astilleros<sup>126</sup>. Para responder a tales deudas y al presupuesto consignado, se esperaba recaudar 1.829.628 libras (descontadas las 104.258 en concepto de sueldos para jueces y oficiales de la administración), que, una vez deducidas de las 3.297.727 libras, 4 chelines y 8½ peniques de gastos militares, dejaba a deber de 1.468.098 libras, 12 chelines y 2½ peniques. En septiembre el balance presupuestario era tan frágil, que los propios comisarios de las tropas de infantería aportaron 60.000 libras para fines navales, pese a que las pagas de la infantería también sufrían atrasos de

<sup>125</sup> TNA SP 18/212/27, Hutchinson, Estimate of the debts of the Navy, 28/5/1659.

<sup>126</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 320, 369.

meses. El 2 de febrero de 1660 a Hutchinson se le abonaron 72.989 libras de las 300.000 totales consignadas por órdenes del Consejo de Estado del 7 de septiembre y 1 de diciembre de 1659. Según el diario de los Comunes del 3 de marzo de 1660, para fecha del 1 de febrero, se estimaba que la deuda era de 694.112 libras, distribuidas como sigue: 56.000 para vituallas; 230.000 para pertrechos navales; 354.112 para pagas de la marinería; y 54.000 para sueldos de los oficiales y personal de los astilleros<sup>127</sup>.

El 7 de julio de 1660, con el cierre del ejercicio fiscal, la deuda rebasaba el millón de libras, un 82% de dicha cantidad procedía de los gastos del último año y medio<sup>128</sup>. Es comprensible que las preocupaciones de la mayoría de los oficiales y administradores navales estribasen en cuestiones mundanas, lejos de consideraciones ideológicas o religiosas. Llegado el otoño de 1656, la situación que presentaba el estado del abastecimiento en la armada de Robert Blake, encargado del bloqueo a la costa meridional española, era pésima; apenas si le quedaban suministros para seis semanas, aun distribuyendo entre seis hombres las raciones consignadas teóricamente para cuatro; ni siquiera les quedaba cerveza<sup>129</sup>. Dicha escasez de provisiones lo que forzó a la formación que lideraba Blake a retirarse a las bases inglesas, pese a que ningún barco había sufrido daños dignos de consideración<sup>130</sup>. Con la prioridad del Almirantazgo en el apresto de la guardia naval de invierno y la movilización de 30.000 efectivos para los próximos seis meses, no había suministros suficientes para garantizar la operatividad de una escuadra tan numerosa como la de Blake<sup>131</sup>.

Pero este hecho solo fue el principio de un largo rosario de calamidades. Desde entonces, los problemas de suministros en la armada fueron a más. Los escasos proveedores todavía activos y dispuestos a cerrar contratos con la administración naval percibían en 1658 unas tasas de intereses del 30-50% por los suministros. Al año siguiente, en marzo, los comisarios navales expusieron al Consejo que, de persistir la tendencia, no se solucionarían los problemas de abastecimiento porque los proveedores se negarían a fiar<sup>132</sup>. Tal era la cortedad del numerario disponible, que incluso el suministro de pertrechos artilleros, de vital importancia para una marina de guerra, corría riesgo en su continuidad, como informó el condestable de la artillería del *President*, en Portsmouth<sup>133</sup>.

---

<sup>127</sup> TNA SP 18/222/36, Estimate of the debts of the Navy to the 1<sup>st</sup> February for victuals, wages of seamen, and salaries to the officers of the navy and yards, 3/2/1660; *CJ*, VII, Colonel Thompson's estimate of the debts of the Navy now due to 1/2/1659: 861.

<sup>128</sup> *CJ*, VII: 655, 660-661, 831; Wheeler, 1996: 464-465.

<sup>129</sup> Powell, 1972: 291.

<sup>130</sup> TNA SP 18/146/50, Thomas Pointer to the Navy Commissioners, *Speaker*, Bay of Wyers, 8/10/1656.

<sup>131</sup> TNA SP 25/77/421, Council: Day's Proceedings, London, 2/10/1656.

<sup>132</sup> TNA SP 18/202/55, Admiralty Commissioners to the Protector and Council, 15/3/1659.

<sup>133</sup> TNA SP 18/212/34, Ordnance officers to Sir Henry Vane, 31/5/1659.

Tabla 15. Deudas y presupuesto de las fuerzas armadas (1658-1659)

<b>Cantidades adeudadas</b>	<b>Valores en £.: s.: d.</b>	<b>Presupuesto consignado</b>	<b>Valores en £.: s.: d.</b>
<b>Fuerzas terrestres<sup>[i]</sup></b>	<b>813.885:16:2¾</b>	<b>Fuerzas terrestres<sup>[i]</sup></b>	<b>1.094.507:05:04</b>
Inglaterra	223.747:08:5½	Inglaterra	380.925:04:10
Escocia	95.627:13:0¾	Escocia	270.643:04:02
Irlanda	371.128:17:04	Irlanda	311.582:05:04
Jamaica <sup>[ii]</sup>	110.228:11:3½	Jamaica <sup>[ii]</sup>	53.990:06:00
Flandes	13.153:06:01	Flandes	77.366:05:00
<b>Fuerzas navales<sup>[iii]</sup></b>	<b>514.465:14:07</b>	<b>Fuerzas navales<sup>[iii]</sup></b>	<b>847.868:08:07</b>
<b>Adeudo total</b>	<b>1.355.351:10:9¾</b>	<b>Cargo total</b>	<b>1.942.375:13:11</b>

<sup>[i]</sup>Hasta fecha del 29 de marzo de 1659; <sup>[ii]</sup>26 de marzo de 1659; <sup>[iii]</sup>1 de noviembre de 1659.

Fuentes: BL Add MS 32471, A brief view of the public revenue, April, 1659, fols. 61r, 62r-63r; *CJ*, VII, Public Revenue: A brief view of the debt to the Army and Navies of this Commonwealth, and of the charge thereof for a year, 20/5/1659: 660; los datos concernientes a Jamaica se refieren al abastecimiento de 1.597 soldados, cuyo importe mensual era de 4.153 libras. Stock (ed.), 1924: 263.

Relacionado con lo anterior, los episodios de violencia entre las tripulaciones no hicieron sino sucederse con más asiduidad, sobre todo a partir de la primavera de 1658, despertando con ello los viejos fantasmas evocadores de los grandes motines de 1641 y 1648. Las pésimas condiciones del servicio a bordo alimentaron el caldo de cultivo en el que se coció, a lo largo del año 1659, la oposición al ejecutivo revolucionario central. Los agentes monárquicos, conscientes de ello, intentaron la instrumentalización de ese descontento para instigar una rebelión general de la marina militar<sup>134</sup>. No tuvieron éxito, pues el descontento de la marinería no implicaba una adhesión firme a la causa estuardiana, aunque sí el repudio al régimen vigente.

El *Exchequer* prácticamente no había registrado ingresos desde octubre de 1659; solo se recibieron 80.414 libras 17 chelines y 5 peniques de las 130.000 libras consignadas, en teoría, a la tesorería naval por órdenes de pago de los días 7 de septiembre y 29 de octubre de 1659. Si nos guiamos por los datos que recogen los *State Papers*, el monto de esa deuda era de 787.949 libras para marzo de 1660<sup>135</sup>. Entre los factores que profundizaron dicha penuria se encontraba la común práctica de desviar a otros fines los ingresos nominalmente consignados para la marina. Solían aplicarse para cubrir emergencias que no admitían demoras, como los sueldos de la infantería, jueces y agentes de la administración civil<sup>136</sup>. Para febrero de 1660, el dinero que se adeudaba en concepto de pagas, bastimentos y pertrechos se cifraba en 500.000 libras<sup>137</sup>. Si

<sup>134</sup> Rodger, 2006: 39. Los realistas en el exilio necesitaban barcos para comunicarse con la resistencia monárquica en la isla. Firth, 1909, I: 33-36, 84-85, 113-116, 207-210, 215-229, 232-235; II: 34-36, ch. xii —y específicamente 83—; Underdown, 1960, ch. 7; Hutton, 1985: 4; Capp, 1989: 139-140, 148-149.

<sup>135</sup> TNA SP 18/223/170, Drafts estimates of the charges and debts of the Navy, March, 1660; Ashley subscribe la cifra de tres cuartos de millón de libras esterlinas de deuda, 1962: 47.

<sup>136</sup> *Clarke Papers*, IV: 102-103.

<sup>137</sup> TNA SP 18/222/30, Note of money required for wages, victuals, stores, &c., 2/2/1660.

en la administración de marina había un aspecto de vital importancia para su operatividad que dependía más que ningún otro de la salud presupuestaria, ese era el del aprovisionamiento y bastimentado. También era el que repercutía más directamente en las condiciones diarias del servicio a bordo.

El colapso naval se consumó en enero de 1660, cuando el aparato estatal republicano, cuya deuda (incluida la naval) alcanzaba los 2.200.000 libras<sup>138</sup>, se había desmoronado y quebrado. Si durante la anarquía de 1659-1660 la marina militar no se disolvió por completo fue gracias al férreo sentido del deber y de la disciplina que demostraron los oficiales combatientes y administrativos, aun a cuenta y riesgo de su propia hacienda. Con todo, no fue posible evitar la parálisis de algunos centros navales, bien por falta de fondos, trabajadores o materiales, como sucedió en Dover y Yarmouth, o bien porque se sumaron a la rebelión, como ocurrió en Portsmouth. Se temía que la parálisis se extendiese a otros astilleros y bases navales<sup>139</sup>. Solo en los sueldos de las tripulaciones movilizadas en noviembre de 1659, que computaban los 13.430 efectivos, se consumieron 376.750 libras<sup>140</sup>. El tamaño de la marina se había convertido en una espada de doble filo; a comienzos de 1660 superaba las 150 unidades navales, si incluimos todos los portes y clases, lo que rebasaba con creces las limitadas capacidades financieras de un régimen colapsado. Con todo y con eso, todavía en mayo de 1660 había cuarenta unidades de la marina militar desplegadas en alta mar sin instrucciones concretas, haciendo gastos superfluos, ya que se les debía en pagamentos la cantidad de 129.981 libras<sup>141</sup>.

Cundía la desesperación entre las tripulaciones, sobre todo entre los marineros que acumulaban más atrasos, de hasta cuatro años en algunas ocasiones, o bien en aquellos faltos de socorros y comida. En los seis navíos estacionados en la rada de Plymouth las tripulaciones pasaban hambre; las cadenas de suministros habían llegado a su límite; los proveedores, quienes a costa de su propio crédito habían tratado de conseguir los bastimentos necesarios, ya no podrían continuar por más tiempo; los operarios de los astilleros tampoco percibían sus jornales; las existencias se agotaban en los depósitos de la marina, sin que se viese la forma de reponerlas; los almacenes de los arsenales de Deptford, Woolwich y Portsmouth se hallaban vacíos (de lo que en julio de 1658 advirtieron los propios comisarios del Almirantazgo), debido a la falta de numerario; para marzo de 1660, los asentistas de pertrechos ya no fiaban<sup>142</sup>.

---

<sup>138</sup> Wheeler, 1996: 460.

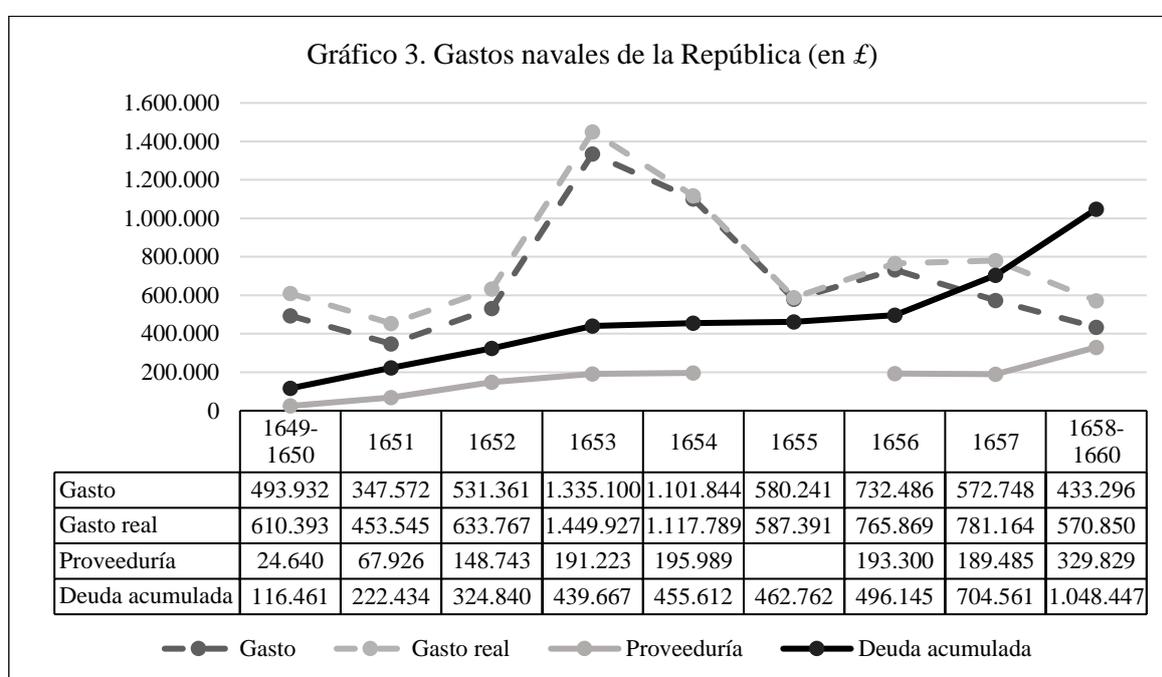
<sup>139</sup> Capp, 1989: 364-365.

<sup>140</sup> TNA SP 18/216/124, List of the ships of the Channel, Jamaica, the Straits & the Sound, *ca.* November, 1659.

<sup>141</sup> TNA SP 18/223/173-174, Drafts estimates of the charges and debts of the Navy, March, 1660; *CJ*, VIII: 32.

<sup>142</sup> Oppenheim, 1988 [1896]: 319-320, 327, 363, 366-367; Capp, 1989: 342, 364-365.

Desde agosto de 1659, la escasez de pertrechos navales indispensables, como lienzo, jarcia y cables, se notaba en las importantes bases navales de Dover<sup>143</sup> y Harwich, donde los proveedores se veían obligados a adquirirlos a otros astilleros, como Deptford y Chatham<sup>144</sup>, lo que ralentizaba cuando no paralizaba las tareas de mantenimiento de los barcos<sup>145</sup>. Incluso en Deptford faltaban enseres con los que acometer las reparaciones que necesitaban los navíos *Wexford* y *Kinsale*<sup>146</sup>. En semejantes circunstancias cualquier apresto parecía una quimera. En septiembre de 1659, se estimó que el avituallamiento de 4.600 hombres (2.000 en Dover, 1.600 en Harwich, 200 en Milford, 300 en Kinsale, 250 en Hull y 250 en Leith) para la flota de invierno exigiría 25.000 libras, a razón de 7¾ peniques /día, mientras que una flota de 20.000 hombres para la campaña estival incurriría en un gasto de 757.000 libras para un servicio de ocho meses, hasta fecha del 30 de septiembre de 1660<sup>147</sup>.



Los datos de 1649-1650 y 1658-1660 se corresponden con el período comprendido entre los días 13 de mayo de 1649 y 31 de diciembre de 1650 y los días 1 de enero de 1658 y 7 de julio de 1660, respectivamente. Si se observa con detenimiento, los datos correspondientes al «gasto real» presentan leves variaciones con el presupuesto naval recogido en el Gráfico 4, lo que se explica por la disparidad de criterios al incluir algunas partidas en la categoría de gastos navales o en la de gastos militares generales. Elaboración propia a partir de los datos de Wheeler, 1996: 460-463; Rodger, 2006: 640.

<sup>143</sup> TNA SP 18/214/28, 41, Thomas White to Admiralty Committee and Navy Commissioners, Dover, 6-8/8/1659; 18/214/99, Vice-Admiral John Lawson to the Navy Commissioners, *James*, The Downs, 22/8/1659.

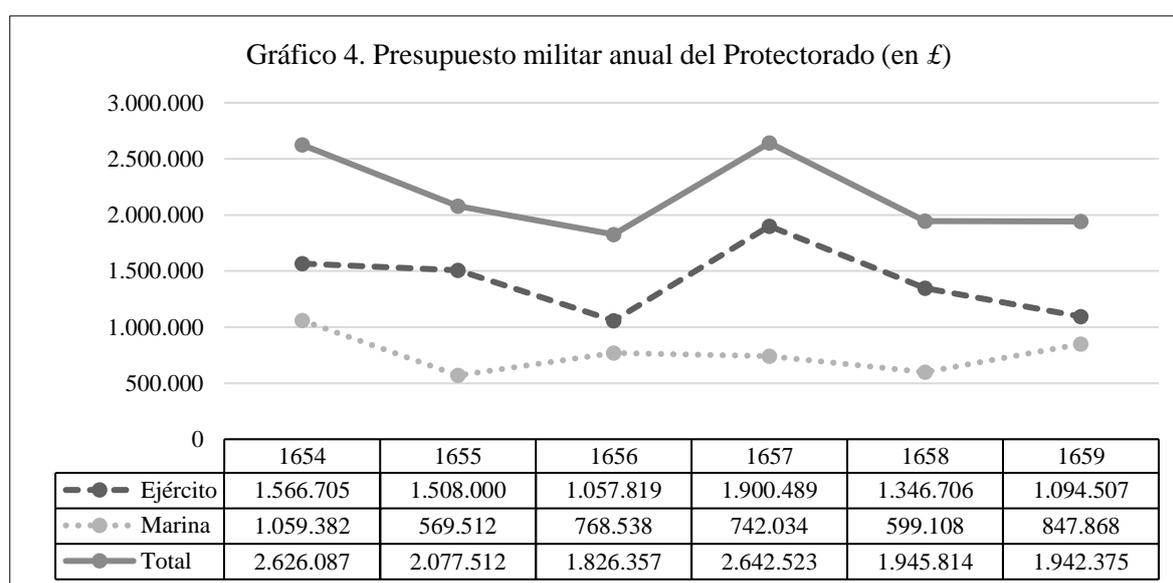
<sup>144</sup> TNA SP 18/214/91, Robert Grassingham to Admiralty Committee, Harwich, 20/8/1659; 18/204/59, Major Bourne to the Navy Commissioners, Harwich, 17/9/1659.

<sup>145</sup> TNA SP 18/214/124, Jonathan Brown to Admiralty Committee, Harwich, 27/8/1659.

<sup>146</sup> TNA SP 18/222/25, Jonas Shish to the Navy Commissioners, Deptford, 1/2/1660.

<sup>147</sup> TNA SP 18/222/36, Estimate of the debts of the Navy to the 1<sup>st</sup> February for victuals, wages of seamen, and salaries to the officers of the navy and yards, 3/2/1660.

Tal cantidad de dinero, sumado a la deuda de 694.112 libras ya existente, catapultaría el gasto naval a 1.451.112 libras, según el cálculo presentado a la Cámara de los Comunes en marzo de 1660. Para abonar todo el importe adeudado, atender el mantenimiento del nuevo año y aprestar la próxima guardia estival hubiese sido necesario reunir un numerario de más de dos millones de libras esterlinas, lo que era imposible a todas luces<sup>148</sup>. Cuando dos meses después, en mayo, se restaurase el trono, aún quedaría una sección de la marina, de cuarenta navíos, 3.695 hombres, 978 cañones y una deuda en los sueldos de sus tripulaciones que computaba 129.981 libras, movilizada y operando sin órdenes que lo justificasen, lo que acarrearía un gasto superfluo inadmisibles<sup>149</sup>.



Fuente: BL Add MS 32471, A brief view of the public revenue, April, 1659, fols. 61r, 62r-63r; *CJ*, VII, Public Revenue: A brief view of the debt to the Army and Navies of this Commonwealth, and of the charge thereof for a year, 20/5/1659: 660; Ashley, 1962 [1934]: 48. Obsérvese que las cifras de este gráfico presentan ligeras variaciones en función de la fuente consultada y la disparidad de criterios al clasificar unas partidas como gastos navales o como gastos militares generales.

Observemos el segundo quinquenio de los años cincuenta en su conjunto para adquirir una mejor perspectiva. Las cuentas de los tesoreros militares cifran los pagos consignados para el NMA, entre el 24 de junio de 1653 y el 2 de febrero de 1659 en 4.757.370 libras, pero había partidas que corrían fuera de las manos de los tesoreros, por lo que se sospecha un total de 7.000.000 libras, en cifras redondeadas. Las partidas consignadas para la marina militar, en cambio, sí han sido recogidas con rigor y nos proporcionan datos más fiables<sup>150</sup>. Los números

<sup>148</sup> TNA SP 18/221/44, Denis Gauden to the Admiralty Committee, 10/5/1660; *CJ*, VII: 861.

<sup>149</sup> Se elaboró una lista de los barcos, ajenos a la flota de verano, que aún permanecían movilizados en el exterior y la cantidad que se les adeudaba en concepto de salarios para fecha de 1 de mayo de 1660. *CJ*, VIII: 31-32.

<sup>150</sup> Persistió un déficit anual, dado que los atrasos e impagos a las tropas rasas del NMA se habían convertido en la norma. Por fortuna, para la marina militar, sí disponemos de las cuentas conservadas en la Biblioteca Bodleiana,

del Gráfico 4 son aproximados y no coincidentes del todo, por lo que han de ser tomados sin pretensiones de una total exactitud, sino como valores aproximados.

El éxito inglés frente a las Provincias Unidas, en 1652-1654, fue reflejo de la acertada gestión presupuestaria de la marina; de igual modo que el decepcionante resultado de la guerra contra España, en 1655-1660, se debió a una inadecuada dirección de los recursos financieros disponibles. Aunque los problemas de índole presupuestaria empañen el desempeño de la marina militar republicana en su guerra del *Western Design*, es innegable que el balance final es muy favorable por todo lo que se consiguió en una época en la que las fuerzas navales apenas habían comenzado su proceso de estandarización y sistematización. Nunca antes en la historia marítima militar europea se había demostrado semejante capacidad logística para mantener a flote decenas de barcos operando simultáneamente en multitud de frentes tan distantes entre sí (Caribe, Atlántico Norte, Báltico y Mediterráneo) durante prácticamente un decenio, casi sin interrupciones. Un desafío logístico que no conocía precedentes —no al menos de esa envergadura— en la historia naval moderna.

En resumen, para disponer de una marina militar funcional no bastaba tanto con alinear interminables hileras de navíos como con poder mantenerlos operativos. Uno de los pilares principales de todo aparato militar que aspirase a la perdurabilidad y supremacía frente a sus enemigos no era sino la solvencia financiera. El éxito o fracaso en la guerra no respondía solamente a la destreza exhibida durante los combates en el mar, sino que cada vez más era un reflejo de la capacidad gestora de la administración central a la hora de atender los requerimientos financieros de las fuerzas navales<sup>151</sup>. De ello dependía, entre otros elementos, que la cadena logística funcionase correctamente y cubriese las necesidades de las tripulaciones en campaña. Cuando la cadena fallaba, por falta de suministros al no pagarse a los proveedores, se resentían las condiciones del servicio a bordo y se corría el riesgo de parálisis, ya que las flotas no podían operar si no eran abastecidas.

El colapso financiero de la marina militar fue de la mano del propio colapso del aparato administrativo republicano en 1660. De todo ello tomaría nota el gabinete de Carlos II tras el restablecimiento de la Corona, comprometiéndose al rescate financiero de la marina militar para evitar su desaparición y asegurarse la lealtad de los oficiales y marineros, ya que le convenía contar con medios que defendiesen los compromisos económicos de Inglaterra en el exterior. Al monarca no le quedó más opción que solicitar un servicio de 1.260.000 libras al Parlamento

---

y de las compilaciones de sir George Carteret, quien fuera tesorero naval general durante la Restauración, asistido por quien era su ayudante, Samuel Pepys. Ashley, 1962 [1934]: 47.

<sup>151</sup> Wheeler, 1996: 458.

para abonar las deudas y asegurar la estabilidad de la Corona<sup>152</sup>. La decisión fue acompañada de reformas encaminadas a mejorar el desempeño fiscal de la administración regia. Esta tarea le fue asignada a partir de julio de 1661 a un comité *ad hoc* de inspectores técnicos, nombrados por los Comunes, para supervisar los rendimientos fiscales desde el inicio de la guerra, en 1642, hasta ese mismo verano de 1661, corregir las deficiencias en la recaudación de los impuestos arancelarios, los *excises* y las rentas reales, y estudiar cómo incrementarla, fijándose la meta de recaudar 1.200.000 libras en promedio anual. El propósito era recaudar 400.000 libras en tasas aduaneras, 250.000 en *excises* y otras 130.000 libras en rentas y tierras de realengo; el resto de ingresos ordinarios no requerirían alteraciones<sup>153</sup>.

En 1662 la *Royal Navy* era la mayor fuerza naval europea por tamaño y potencia de fuego; contaba con 142 bajeles de todos los portes, que sumaban en conjunto 56.700 toneladas, aproximadamente, 4.500 piezas de artillería y la capacidad para transportar un contingente armado de 18.800 hombres, entre tripulaciones, dotaciones de infantería y artilleros (Anexo 2.9), lo la convertía en un verdadero leviatán. El otro gran hito para la historia naval británica tuvo lugar el 28 de octubre de 1664, con la fundación del cuerpo de *Royal Marines* (RM), que serviría como infantería ligera anfibia, convirtiéndose en el quinto por antigüedad, tras el español (1537), el veneciano (1550), el portugués (1618) y el francés (1622)<sup>154</sup>. Así pues, la marina militar no solo logró sobrevivir al colapso financiero de 1660, sino también a los sucesivos desafíos que supondrían en los años sesenta y setenta las guerras contra los neerlandeses. Para la década de los ochenta, la *Royal Navy* ya se había consolidado como un actor protagonista en el equilibrio marítimo de la segunda mitad del siglo XVII. Hacia 1688, al término de la segunda etapa estuardiana, movilizaba 173 navíos y 42.000 efectivos en total<sup>155</sup>.

En lo que respecta a la autoridad del Almirantazgo y los restantes órganos administrativos de la marina militar, sus cuadros superiores juraron lealtad al rey, quien había aprendido una valiosa lección: por encima de cualquier señor, los marineros se debían a su paga, así que se comprometió a abonar todos los atrasados adeudados. La mayoría de los marineros, al igual que los oficiales noveles, se limitaron a acatar con cierta pasividad los hechos consumados en 1660 sin inmiscuirse en pugnas ideológicas; les bastaba con que el rey cumpliera su palabra con respecto a los atrasos. Los *articles of war* de 1652 fueron promulgados de nuevo en la *Naval Discipline Act*, que a efectos prácticos ratificaban las cláusulas ya existentes<sup>156</sup>. El mando

---

<sup>152</sup> Sanz Ayán, 1988b: 128.

<sup>153</sup> TNA PRO 30/24/34/20, A Report to the House of the Commons, Westminster, 20/7/1661.

<sup>154</sup> Kishlanksy, 1997: 223.

<sup>155</sup> Linebaugh & Rediker, 2000: 146.

<sup>156</sup> Capp, 1989: 367-369; Linebaugh & Rediker, 2000: 146; Woolrych, 2002: 776.

supremo descansaría en el duque de York, investido *Lord High Admiral*, quien dejaría su impronta en la nueva dirección de la estrategia naval<sup>157</sup>. A Edward Montagu se lo designó primer vicealmirante, condecorado con la Orden de la Jarretera (KG), investido conde de Sandwich — que incluía una renta anual de 4.000 libras—, elegido para el *Privy Council* (PC), comisario del *Exchequer* y miembro de la *Royal Society* (FRS).

Había quedado de manifiesto que la Corona británica no prescindiría de esa *hidrarquía imperial* de la que se habían servido los regímenes republicanos para imponerse a otros contendientes en la lucha por la supremacía imperial. En resumidas cuentas, la marina militar republicana fue refundada de la noche a la mañana en la *Royal Navy*, cuyo futuro desempeño en combate, sobre la base asentada durante el Interregno, distaría del pobre rendimiento demostrado bajo los dos primeros reyes Estuardo. Carlos II, que heredó una marina arruinada, pero de probada eficacia y gran experiencia combativa, se comprometió a saldar la deuda naval porque había comprendido —por experiencia propia, mientras intentó recuperar por la fuerza el trono— que en el futuro orden geopolítico la disponibilidad de una fuerza naval importante le sería imprescindible para defender los intereses nacionales de Inglaterra frente a otras potencias competidoras, principalmente las Provincias Unidas y Francia, pero también España.

### 5.3. La reforma de la avería (1660-1667)

La visión panorámica de los años cincuenta expone con nitidez las consecuencias de un sistema oneroso, que progresivamente se había ido viciando hasta la inviabilidad. Nada de esto pillaba por sorpresa al Consejo de Indias, que ya en mayo del año anterior había expuestos sus razones para que, en adelante, las averías se cobrasen en los puertos de Indias y se diese punto fijo en ellas<sup>158</sup>. Las relaciones juradas y cuentas ordenadas de cargo y data del receptor general de la avería, Juan Rodríguez de la Fuente, entre el 28 de septiembre de 1654 y el 15 de junio de 1663, nos proporcionan esa necesaria perspectiva de conjunto para observar cómo la contienda del *Western Design*, que implicó una amenaza existencial para la Carrera de las Indias, puso de relieve el colapso financiero del aparato defensivo del sistema de flotas. Adviértase cómo el último de los ejercicios contables que mostramos en la Tabla 16 está incompleto, pues finaliza con el fallecimiento del receptor, de manera que no proporciona una relación sistematizada de las partidas que entraron en su poder. También incluimos el alcance resultante contra el receptor

---

<sup>157</sup> «A Brief History of Restauration, referring to these Original Papers», en *Memoirs of English Affairs, chiefly Naval, from the year 1660, to 1673, written by His Royal Highness James Duke of York, under his Administration of Lord High Admiral, &c.*, London, 1729: iii-xx.

<sup>158</sup> AGI C leg. 4486, Copia de carta de la Casa de la Contratación a SM, Sevilla, 31/10/1659.

general, es decir, el diferencial obtenido de cruzar el importe del cargo con el de la data en cada uno de los ejercicios contables.

Tabla 16. Cargo y data que entraron en poder del receptor general (1654 y 1663), en mrs.

Ejercicio contable	Cargo			Data			alcance
	plata	vellón	partidas	plata	vellón	partidas	
28/09/1654- 23/12/1655	292.667.820	20.639.871	31	292.404.276	20.637.871	67	263.558
13/12/1655- 12/07/1658	246.957.500	913.036	39	245.837.001	913.036	130	1.120.499
13/07/1658- 15/06/1663	236.514.011	1.231.106	125	234.804.485	1.231.106	199	2.830.026

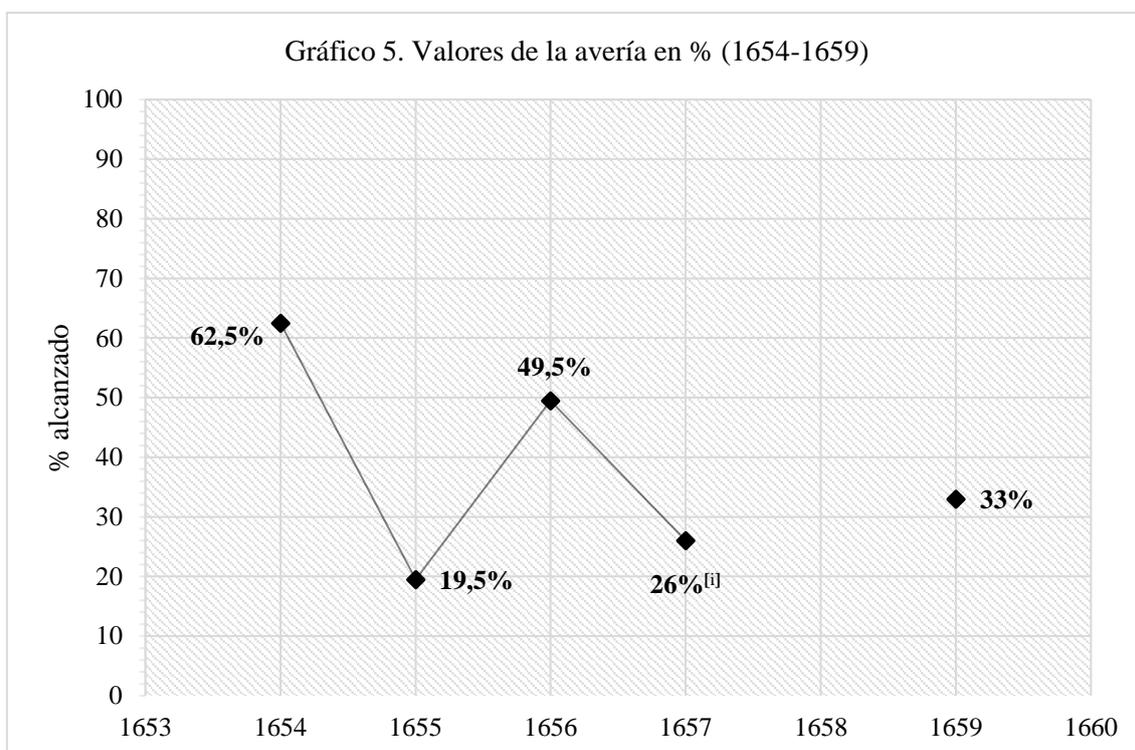
Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: AGI C legs. 4477 y 4478, Cuentas del receptor general Juan Rodríguez de la Fuente, 19/7/1658, 6/6/1663, 23/12/1663, 24/1/1664, 17/2/1664; leg. 4484, Recabdos pertenecientes a las cuentas del receptor Juan Rodríguez de la Fuente, 1656; IG leg. 770, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 10/11/1655; leg. 786, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 22/4/1659.

Adviértase que las cifras mostradas en el gráfico tienen en cuenta las revisiones y correcciones efectuadas por los contadores diputados Francisco de Alberro y Eugenio de Éibar Cabrera. También ha de repararse en que el tercer ejercicio contable es de duración notablemente superior a los dos anteriores —casi cinco años— y traspasa los límites cronológicos de la guerra con Inglaterra, por lo que afecta a las armadas de Villarrubia de 1658-1659 y 1662-1663 y las accidentadas flotas de Nueva España y Tierra Firme de 1660-1661. Aparte, en el mismo período de tiempo a don Luis Zarco, contador diputado de la avería en Cádiz con poder del receptor general, se le hizo cargo de 3.169.644 mrs. de plata por las averías de ida y vuelta de navíos a Indias, préstamos y otros efectos que percibió<sup>159</sup>.

Los primeros esfuerzos en aras de acercar posturas para negociar el desbloqueo de la avería y de las rentas reales de Indias, concretamente el almojarifazgo, se dieron en 1658, en un contexto internacional todavía marcado por la guerra, en el que se asistía al derrumbe de las defensas en el frente de Flandes ante las fuerzas combinadas anglo-francesas. Es a la iniciativa de Luis de Haro, a la sazón máxima autoridad del Consejo de Indias, y del licenciado José González, quien era el presidente del Consejo de Hacienda, a quien debemos los primeros pasos para solventar la situación de bloqueo. Ambos habían mostrado preocupación ante los inverosímilmente altos porcentajes que las últimas averías habían registrado, con el lastre que ello suponía para la Real Hacienda, cada vez más comprometida en afrontar los gastos de los aprestos de los galeones de escolta para las Indias. Como por entonces se aprestaba la flota de Tierra

<sup>159</sup> AGI C legs. 4477 y 4478, Relación del valor que ha tenido el derecho de las averías en la ciudad de Cádiz desde el 13 de diciembre de 1655 hasta el 15 de junio de 1663, por Luis Zarco, Cádiz, 9 y 16/12/1663.

Firme del marqués de Villarrubia, ambos consejeros, para no condicionar, prefirieron mantener sus contactos con la mayor cautela posible; asistieron en junta Juan Antonio de Vera conde de la Roca, Ramiro Núñez de Guzmán II duque de Medina de las Torres, Filippo Spínola II marqués de los Balbases y los consejeros de Indias y Haciendas para atajar alguna solución al problema del fraude y de la recaudación de la avería<sup>160</sup>.



<sup>[1]</sup> La avería de esta flota se calculó considerando su coste hasta fecha de 7/6/1657. Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: AGI C leg. 3765, N. 2, Sumario de las averías de todos los registros de esta armada; C leg. 4098, Relación del gasto de la flota de Nueva España de Diego de Egües, Sevilla, 30/8/1657; Relación de lo que importó el derecho de avería, Santa Cruz de Tenerife, 20/3/1658; C leg. 4099, N. 2 y N. 3, Informes de Tomás Bazán y José de Olazábal; IG leg. 786, Consejo de Indias, Madrid, 22/4/1679; IG leg. 2368, Consulta sobre las averías, Madrid, 6/3/1660, fol. 2rv; IG leg. 2655, Antonio de Monsalve al rey, remitiéndole las relaciones del tesoro, gastos de la armada y ajustamiento de las averías, Santander, 20/6/1659; Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 26/7/1659.

Cundía la desesperación por encontrar medios con los que atender los gastos iniciales del próximo despacho de las flotas, y todavía meses después, en la primavera de 1659, desde el Consejo de Indias solo se podía admitir ante el monarca que la falta de caudal en la bolsa de la avería imposibilitaba el apresto de la flota de Tierra Firme. De nuevo se le entregaron órdenes al Consejo de Hacienda para que de la plata consignada no se desviase ni un maravedí y la suma se atendiese en los gastos al contado para despachar las flotas. El problema residía en que ni la

<sup>160</sup> Díaz Blanco, 2012: 222-223. Lo que explicaría la creciente implicación por parte del Consejo de Hacienda en los asuntos de la avería. Oliva Melgar, 2005: 49. La premura por desbloquear la avería ya le fue representada al rey en una consulta. AGI IG leg. 2655, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 9/5/1658.

Hacienda podía asumir esa inversión ni los comercios de Sevilla y Cádiz estaban dispuestos a negociar nuevos empréstitos con los que suplir los costes del despacho de las flotas. Desde el Consejo de Indias, aprovechando la presencia en Santander de Monsalve y de los tres agentes enviados por el Consulado de Sevilla, se propuso que se le enviasen instrucciones a estos para que negociasen allí mismo el empréstito<sup>161</sup>. A continuación, recogemos dos citas textuales, de 1659 y 1660, que sintetizan la atrofia degenerativa en la que se encontraba el sistema de financiación de flotas y armadas al término de los años cincuenta:

Los antiguos dispusieron ordenanzas para los registros, la práctica las acreditó por largo tiempo, creció el gasto de la avería, continuáronse las tomas de plata y el comercio, atento más a su útil que a la causa pública, huyó los registros y se introdujeron las que llaman confianzas, a los principios de los confidentes fueron los cabos y capitanes, después se extendió de allí abajo, y hasta caballeretes se embarcan con plazas sencillas<sup>162</sup>...

...habiendo reconocido que los inconvenientes que resultan de la falta de registro que estos años se ha experimentado en la armada y flotas de Indias, y que los fraudes que se han cometido contra él han ocasionado a que hayan crecido las averías con tanto exceso que en algunos viajes han llegado a consumir casi todo el caudal que vino registrado de mi Hacienda y la de los pocos particulares que, obedientes a mis órdenes, registraron la suya<sup>163</sup>.

El primer extracto pertenece a un arbitrio para cobrar las averías en los puertos de Indias, mientras que el segundo lo hemos recogido a partir de la R.C. del 31 de marzo de 1660. Se comprende que en tales circunstancias no quedara más remedio que sustituir la avería por alguna otra suerte de contribución alternativa. Esta modificación, que interesaba tanto al comercio como a la Corona, se intensificó gracias al respiro que significó el final de la guerra con Inglaterra y el horizonte político menos convulso que se abrió en las relaciones atlánticas y europeas a partir de 1660. Los contactos se intensificarían con celeridad y se darían los primeros pasos en la desaparición virtual de la avería tradicional.

La voluntad real disponía que, pese a todos estos problemas, se procurase la continuidad del tráfico comercial con las Indias, pero buscando alguna forma que resarciese la quiebra que para la Real Hacienda había supuesto asumir los sobrecostes desde 1641 en adelante, a causa de los perniciosos accidentes sobrevenidos en las últimas dos décadas. Por lo demás, el monarca confiaba en concertar una pronta paz con Francia e Inglaterra, con lo cual bastaría con despachar un dispositivo defensivo naval más modesto, ya que no habría razones para temer el bloqueo

---

<sup>161</sup> AGI IG leg. 2655, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 20/5/1659.

<sup>162</sup> AGI C leg. 4486, Arbitrio que se dio en el Consejo de Indias para cobrar las averías en Indias, s.l., 1659.

<sup>163</sup> AGI IG leg. 2368, R.C. de Felipe IV, Madrid, 31 de marzo de 1661, incluida en los autos de Fernando de la Riva Agüero y Setién para ajustar 350.000 ducados con el comercio peruano, Panamá, 1660.

de la marina inglesa. Siendo optimistas, se podría completar para septiembre, una vez la armada fondeada en Santander regresase a Cádiz, se visitasen y reconociesen sus galeones y se eligiesen los ocho más aptos para hacerse a la vela, a los que se les daría carena en otoño para que, llegado abril de 1660, estuviesen listos para partir a las Indias.

El carenado se realizaría mediante un asiento concertado con Pablo García de Santayana (quien se retiraría y sería sustituido por Alonso Gil) y Valentín Pérez, ajustado con el conde de Villaumbrosa. Pero de no concluirse el asiento de carenas, el coste correría a cargo de la avería; en cualquier caso, «siendo estos aprestos de tan grande importancia para entablar el curso de las navegaciones», no podía quedar sujeto a ninguna contingencia ni condicionado al éxito o fracaso de las negociaciones entre la Casa de la Contratación y el comercio. Además, también se necesitaría dinero para afrontar los gastos ordinarios de proveeduría y pagaduría, mientras que las provisiones de bastimentos se pagarían al fiado, como era lo habitual<sup>164</sup>.

La propuesta de que fuesen los propios cabos de la armada de galeones quienes por vía de empréstito sufragasen los costes del apresto no convencía a la Junta de Guerra de Indias. De entrada, porque los cinco cabos aptos (cuatro para galeones y uno para el patache de Margarita) solo reunían un total de 80.000 pesos de los 200.000 necesarios para cubrir los costes del apresto y carenado de la armada. En tales circunstancias, les correspondería a los comercios de Sevilla y Cádiz o a la Real Hacienda cubrir los 120.000 pesos restantes. Además, los junteros eran remisos a aceptar que los cabos particulares asumiesen el carenado y apresto de los galeones, dada su proclividad a incurrir en fraudes y malas prácticas de diversa índole que redundaba en perjuicio del buen funcionamiento del sistema de flotas. Con el fin de ahorrarse el mayor dinero posible en el carenado y aderezo, estos cabos compraban materiales baratos, aun en mal estado o de la peor calidad posible, con lo que no era extraño que algunos galeones zarparan sin los repuestos suficientes, lo que entrañaba un serio peligro, sobre todo en caso de accidente.

...por ahorrar de gasto, van los navíos tan mal carenados que desde el puerto suelen hacer agua, y por consiguiente, muy mal pertrechos y aparejados porque su mayor cuidado es buscar jarcia y demás géneros baratos y a poca costa, sin reparar que sean podridos ni de mala calidad; y aun de esta manera van faltos de cables, anclas y demás cosas de sus repuestos de que resulta no poder resistir cualquier género de tormenta o accidente que sucede en el mar, conque se quedan en los puertos o vuelven a arribar a ellos, como ya se ha experimentado<sup>165</sup>...

---

<sup>164</sup> AGI IG leg. 2655, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 26/7/1659; Real Decreto en que se le pide informe a la Casa de la Contratación y al Consulado de Sevilla acerca del plazo de zarpada de la flota de Nueva España, Madrid, 29/7/1659.

<sup>165</sup> AGI IG leg. 2655, Reunión de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 27/8/1659.

Se les reprochaba, asimismo, que por los empréstitos que adelantaban —que solían ser cantidades muy limitadas— percibiesen unos generosos intereses del 8%, a cobrar en la caja de Panamá, cuando generalmente los cabos de más caudal solían ser los menos prácticos y los más inútiles y faltos de inteligencia en la navegación. Los junteros advertían contra la aceptación de estas personas; hacerlo supondría llenar la Carrera de Indias de incompetentes que navegaban movidos por la codicia y el afán de lucro personal, hasta el nivel de cargar los galeones hasta arriba de ropas y otros géneros de mercaderías como si fuesen mercantes, entorpeciendo así el juego de la artillería en caso de combate. Por ende, la Junta suplicaba que los aprestos de los galeones se hiciesen mediante concierto con asentistas particulares o cualquier otra forma que no involucrase a los cabos, aunque el gasto lo supliera la Real Hacienda.

Quedaba por saber cómo superar la situación de bloqueo, ya que ni los comercios de Andalucía ni la Real Hacienda estaban en condiciones de seguir perdiendo dinero. Sin embargo, no sería hasta el otoño de 1659 cuando se iniciasen en serio las negociaciones, momento en el que se desempolvó una propuesta del 8 de mayo de 1658 para cobrar las averías en los puertos de Indias. Es ilustrativo de la excepcionalidad del momento el hecho de que las conversaciones se desarrollasen con una celeridad y fluidez poco habituales. Concurrieron los oficiales de la Contratación, los agentes del Consulado de Sevilla y, quizás los más digno de atención, también las corporaciones comerciales de México y Lima, cuyas voces también participaron<sup>166</sup>.

De la lectura de los proyectos iniciales se percibe que, desde un inicio, el registro oficial de vuelta se situó en el centro de las reprobaciones por parte del comercio andaluz implicado en el negocio con las Indias. Podemos entenderlo como un ejercicio de realismo y una asunción de los hechos consumados, habida cuenta de su sistemático incumplimiento: «...en la presente era no hay que esperarse mejor en los registros; lo más probable es se empeorarán...». Por supuesto, los hombres de negocios tenían sus serias razones para obrar como lo hacían en aras de sus intereses lucrativos, ante las continuadas malas ferias de Portobelo, pero especialmente movidos por miedo a la onerosa fiscalidad y, sobre todo, a los secuestros de plata de los que se había servido la autoridad regia para atender a sus compromisos: «...tienen —los hombres del comercio— tan arraigado este miedo que eligen medios más costosos y arraigados prometiéndose que salvarán su plata huyendo del registro en que la consideran desde luego poco menos que perdidos»<sup>167</sup>.

En consecuencia, en el arbitrio para la cobranza de las averías que se presentó en 1659 lo que se proponía era la supresión del registro oficial, por irreal y repudiado por los cargadores,

---

<sup>166</sup> Veitia Linaje, 1972, lib. I, cap. XX, núm. 47; Oliva Melgar, 2005: 50-51.

<sup>167</sup> AGI C leg. 4486, Arbitrio que se dio en el Consejo para cobrar las averías en Indias, s.l., 1659.

para así dejar de depender de él: «Es constante que el que paga con plata no registrada saca la mercadería a 20% menos y también que el que trae la plata sin registro la almacena en navíos extranjeros, conque la mayor parte sale de estos reinos»<sup>168</sup>. Los caudales preciosos bien podrían traerlos los maestros de plata y encargarse ellos mismos de satisfacer a los particulares a quienes iban consignados. De lo que se trataba era de buscar un remedio alternativo que asegurase así la continuación del comercio y aligerase la carga que pesaba sobre la Real Hacienda. Una vez diagnosticado el problema, pero quedaba por presentar el remedio. En líneas generales, este consistiría en el cobro de las averías en los puertos de Indias, de lo que se esperaba no exceder el 12% en su cuantía.

Pero a esta idea se le achacaron varios inconvenientes. De entrada, el mero hecho de que en los puertos de Indias no podía preverse con certeza el desarrollo futuro de la travesía de regreso de los galeones, lo que imposibilitaba un cálculo fiable del importe a repartir; de ahí se desprendía otra traba, estrechamente asociada con la anterior: el riesgo de cobrarse las averías por imaginaria, con las imprecisiones que ello acarreaba. Entre las otras desventajas, la participación interesada de los encomenderos que realizaban sus tratos con la hacienda ajena de diferentes dueños y los repartos de los caudales preciosos en la feria de Portobelo, donde los maestros de plata los pasaban por alto burlando el registro. El Consulado de Sevilla, asimismo, mostró su temor de que con la supresión de la obligatoriedad del registro se franquease la plata directamente a manos de los extranjeros antes de que llegase a Sevilla y a las casas de moneda. En último lugar, pero no menos importante, la eliminación del registro podría entenderse como una afrenta al decoro de la autoridad regia, a la que se privaría de las noticias ciertas de los caudales procedentes de las Indias<sup>169</sup>.

El arbitrio, empero, restaba peso a los inconvenientes referidos. En el caso del reparto por imaginaria alegaban que no implicaría problemas si se tanteaba el costo de la avería para una estimación previa de ocho meses de travesía. Con respecto a los encomenderos, se proponía como solución que se remitiese a las autoridades consulares de Lima la razón de las haciendas que se repartía a cada uno de los encomenderos para prevenir a tiempo toda hipotética tentativa de fraude por parte de estos. Por lo que hace a los fraudes en las ferias de Portobelo y la elusión del registro oficial de regreso de las flotas, en el arbitrio se sostenía que tales problemas existían ya de antes, y que, precisamente, justificaban que se atendiese al cobro de la avería en Indias y se suprimiese el registro de vuelta. Se razonaba que, eliminadas estas trabas, los cargadores no encontrarían inconvenientes en franquear los cauces oficiales. Finalmente, de ninguna de estas

---

<sup>168</sup> *Ibíd.*

<sup>169</sup> *Ibíd.*

medidas presentadas cabía temer afrenta al decoro real, pues hacía ya muchos años que se había visto en entredicho, en el momento en que, por ejemplo, desconocía la verdadera suma del tesoro procedente de sus reinos de las Indias<sup>170</sup>.

De aprobarse la reforma, solo restaría elegir el lugar de las Indias en el que se cobrarían las averías (dejándose apuntada la conveniencia de Portobelo antes de la apertura de la feria y de que la plata cayese en poder de los cabos), así como qué autoridades intervendrían en este repartimiento. Los Consulados de Sevilla y de Lima tan solo tendrían que comisionar a alguno de sus agentes a Portobelo para ajustar el repartimiento y remitir a sus corporaciones la razón del cálculo efectuado. Asimismo, el arbitrio dejaba abierta la posibilidad de que los generales, almirantes, veedores y contadores de las armadas de escolta asistiesen a estas operaciones en compañía de las autoridades reales de Panamá. Al general de la armada se le entregaría una relación del coste de la avería hasta salir de España, mientras que los compradores de plata de Sevilla acudirían a los puertos al recibo de las flotas que regresaban de las Indias con el objeto de que, en nombre de los dueños, se les entregase toda la plata que hubiese eludido el registro. Y a nombre de los compradores, ese mismo caudal sería llevado a la casa de moneda de Sevilla para labrarlo<sup>171</sup>.

Repárese cómo el arbitrio atendía a los intereses de los comerciantes y ofrecía una serie de remedios afines a los mismos. Implícitamente la motivación principal estribaba en el miedo a que la autoridad monárquica secuestrase la plata consignada a la hacienda de los particulares, práctica que tanto recelo despertaba entre los comerciantes. Los agentes de la Contratación, en una carta del 31 de octubre de 1659 dirigida al rey, concordaban con el comercio en la necesidad imperiosa de introducir reformas que paliasen la sangría que suponía el fraude en el registro de los particulares, no ya para el cobro de las averías, sino para el negocio colonial en su conjunto. Era *vox populi* que la suma del caudal procedente de las Indias en las últimas flotas superaba los 20.000.000 de pesos, en contraste con la cantidad reconocida oficialmente, de poco más de 1.000.000 de pesos «y que esto mismo se podía esperar que sucediese en lo de adelante, si, desde luego, no se aplicaba el remedio conveniente»<sup>172</sup>.

Pero los oficiales de la Casa de la Contratación también reprobaron las propuestas que se sugerían en el arbitrio, al considerarlas contrarias al real servicio. La misma renuencia les mereció el plan de cobro de las averías en los puertos de Indias, en lo que divergían el juicio del Consejo de Indias, favorable a la implementación de dicha medida para costear los gastos

---

<sup>170</sup> *Ibíd.*

<sup>171</sup> *Ibíd.*

<sup>172</sup> AGI C leg. 4486, Copia de carta de la Casa de la Contratación a SM, Sevilla, 31/10/1659.

del apresto de los galeones y al mismo tiempo aligerar la carga sobre la Real Hacienda. Según la Casa de la Contratación, aun cuando ello satisficiera el coste de las armadas, no excusaba que se tuviese que respetar el registro de vuelta, en observación a la regalía que las Indias suponían para la Corona; aceptar la inviabilidad del registro y la falsedad de este implicaba tácitamente la asunción misma de la fatuidad de presuponer al continente americano como regalía de la realeza española. La Casa de la Contratación sostenía que, de aceptar tales condiciones, se privaría a las casas de moneda de España del conocimiento del volumen al que ascendían los tesoros de las Indias, entorpeciendo así su labor, lo que supondría concederles una victoria a los extranjeros y negarle a la autoridad monárquica española su derecho a la exclusividad del beneficio del negocio americano. En cuanto a los naturales, se beneficiarían de mayores ganancias por comerciar con la plata en pasta, en barras y piñas.

Tampoco se podía pasar por alto la desconfianza que a los oficiales de la Contratación les merecían los generales y cabos de galeones y los propios oficiales reales de Tierra Firme: «de lo que puede y obra un general de galeones, un presidente de Panamá y unos oficiales reales; no es prenda segura la autoridad de estos ministros para fiar sobre ella costa de una armada...», a diferencia del mayor celo y observación a la autoridad regia con que se acostumbraba a obrar en los puertos peninsulares, donde los castigos aplicados a los defraudadores eran mayores<sup>173</sup>. En el sentir de los oficiales de la Contratación, la contribución para satisfacer las averías había de conseguirse por la contribución voluntaria del comercio o por repartimiento violento por imaginaria que dispusiesen los ministros. Además, criticaban que en el arbitrio no se ofreciese ninguna respuesta a la cuestión de cómo estimar en Portobelo el coste final del regreso de las flotas a España, más si cabe con las contingencias que pudiesen alterar la singladura<sup>174</sup>.

Por todo lo expuesto, a los oficiales de la Contratación el arbitrio para el cobro de las averías les parecía, en el mejor de los casos, un ejercicio inverosímil, una muestra de ingenuidad, en el peor de los casos un desacato a la autoridad del monarca y a sus prerrogativas sobre las tierras de las Indias. En caso de eliminar el registro obligatorio, solo se ahondaría en el mal del extravío de la plata y los daños derivados de dicha práctica. Estos oficiales tampoco creían que existiesen razones para que a lo largo de la última década los cargadores hubiesen proseguido con el fraude en el registro, habida cuenta de que el principal motivo que aducían para justificar

---

<sup>173</sup> *Ibíd.* No hay que olvidar que Panamá se había convertido en uno de los agujeros negros del comercio oficial entre las Indias y la Península Ibérica. De 1.800.000 pesos que se transportaron de Perú a Panamá en concepto de plata consignada para los particulares, se extraviaron en esa plaza 1.500.000 pesos, solo llegando a España, a los cargadores andaluces y demás perceptores, unos 300.000 pesos. Aunque también cabría cuestionarse esta cifra, habida cuenta de los fraudes en el registro de vuelta. Díaz Blanco, 2012: 222.

<sup>174</sup> AGI C leg. 4486, Copia de carta de la Casa de la Contratación dirigida a SM, Sevilla, 31/10/1659.

el extravío residía en el temor a los secuestros de plata por parte del rey, práctica que la Corona había abandonado desde hacía años. Por ende, la Casa apuntaba a que, en realidad, el principal aliciente que suscitaba la elusión del registro oficial estribaba en las mayores posibilidades de lucro que deparaba el trato con extranjeros, tanto en los reinos peninsulares como en las Indias, puesto que la plata sin registrar gozaba de mayor estimación en las ferias al bajar el precio de las mercancías. De modo que, la sobredimensión que experimentaron las averías en los años cincuenta tendría un origen más directo en los fraudes cometidos sobre el registro que alentaba la pura codicia que en una política fiscal que tan solo buscaba la manera de atender las obligaciones defensivas de la Monarquía.

A pesar de que las posturas de los empresarios y de los oficiales de la Contratación en torno al registro oficial divergían notablemente entre sí a la altura del otoño de 1659, no impidió que, finalmente, se consensuase la reforma. No podemos esclarecer con seguridad qué sucedió para que la Casa de la Contratación transigiese a la demanda de supresión del registro por parte de los cargadores. Una junta consultiva particular asumió la renovación fiscal y deliberó las alternativas presentadas para, posteriormente, presentar los resultados al monarca, como así se haría en marzo de 1660<sup>175</sup>. Acaso la respuesta a esa claudicación por parte de la Corona en la conservación del registro de vuelta se explique por la imperiosa necesidad de detener cuanto antes la hemorragia que la avería significaba para la Real Hacienda, lo que explica la intercesión del Consejo de Hacienda en las conversaciones. Para José M. Oliva Melgar, fue el Consulado de Sevilla el que triunfó sobre la autoridad regia al hacer valer sus intereses con la derogación del registro obligatorio de vuelta<sup>176</sup>.

El fruto de las negociaciones cristalizaría en la famosa real cédula del 31 de marzo de 1660, en virtud de la cual se exponía la *nueva avería*, o también conocido como *indulto de la avería*, si bien nos decantamos por la primera denominación para no inducir a malentendidos<sup>177</sup>. Esta renovación fiscal, que necesitaría de un periodo de varios años hasta fraguar en 1667 y que actuaría en lo sucesivo sobre el sistema de la Carrera de las Indias, ha contado desde la misma época de su implementación con la atención de la historiografía especializada, por lo que es

---

<sup>175</sup> Díaz Blanco, 2012: 223.

<sup>176</sup> Oliva Melgar, 2005: 49.

<sup>177</sup> En un auto con fecha del 29 de agosto de 1660 el presidente de la Real Audiencia de Panamá, Fernando de la Riva Agüero, al advertir que la Armada Real del Mar del Sur ya arribaba con la plata consignada para la Real Hacienda y para los particulares, ordenó que se publicasen por bando las condiciones recogidas en la R.C. del 31 de marzo de 1660 para que supiesen los comerciantes la contribución que les correspondía. Asimismo, se avisaba de que sufrirían penas de comiso cuantos mercaderes y pasajeros embarcasen libremente su plata y oro, así como la de sus encomenderos, en otros puertos sin declararla en la ciudad de Panamá. Puede encontrarse la R.C. del 31 de marzo en los autos del presidente de la Real Audiencia de Panamá, Fernando de la Riva Agüero, al sector mercantil limeño. AGI IG leg. 2368, Panamá, s/f, [1660].

bien conocida<sup>178</sup>. Significó la concreción efectiva de un proyecto largamente puesto sobre la mesa, desde 1643, hasta su definitiva plasmación con valor jurídico<sup>179</sup>, pero que además de eliminar el registro obligatorio de vuelta también hacía a la Real Hacienda renunciar al cobro de los derechos tradicionales de la Carrera, como la rebaja del tercio de los derechos de millones y la renta del almojarifazgo<sup>180</sup>. Sí se imponía que los metales preciosos americanos fuesen labrados en las casas de moneda de los reinos peninsulares.

Por lo que hace a la avería, al desaparecer la obligatoriedad del registro de vuelta los caudales y mercancías, perdía sentido la tasa *ad valorem*, dada la inexistencia de la base imponible sobre la que se calculaba<sup>181</sup>. Un reconocimiento tácito de los hechos consumados por parte del monarca:

...habiendo reconocido que los inconvenientes que resultan de la falta de registro que estos años se ha experimentado en la armada y flotas de Indias, y que los fraudes que se han cometido contra él han ocasionado a que hayan crecido las averías con tanto exceso que en algunos viajes han llegado a consumir casi todo el caudal que vino registrado de mi hacienda y la de los pocos particulares que, obedientes a mis órdenes, registraron la suya<sup>182</sup>...

En lo sucesivo, la propia Corona asumiría el apresto y despacho de las flotas y armadas de escolta, apoyándose para ello en un capital anual de 790.000 ducados, que se obtendría a partir de las contribuciones de los sectores mercantiles implicados en el negocio con las Indias, lo que también incumbía a México y Perú. Se pretendía que cada parte sufragase en proporción a sus posibilidades el coste del dispositivo defensivo naval de la Carrera de las Indias, que de ordinario alcanzaba los 600.000 ducados. De manera que, hasta completar la suma de 790.000 ducados, las aportaciones se compondrían del siguiente modo: 150.000 de la Real Hacienda, 350.000 del Virreinato del Perú, 200.000 del Virreinato de Nueva España, 50.000 de los comerciantes de Nueva Granada, y 40.000 de los de Cartagena de Indias<sup>183</sup>. El 28 de marzo se despacharon cédulas a México y Lima con estas nuevas instrucciones, pero también para representarles la difícil situación por la que atravesaba el comercio colonial del imperio y la inviabilidad de una política de concesión de indultos *sine die*<sup>184</sup>.

---

<sup>178</sup> Veitia Linaje, 1672, lib. I, cap. XX, núms. 48-51; Antúnez y Acevedo, 1981 [1797], 200-203. Entre los especialistas contemporáneos nos referiremos a Céspedes del Castillo, 1945: 89-96; Oliva Melgar, 2005: 49-53; Díaz Blanco, 2012: 224-230.

<sup>179</sup> *Recopilación de las leyes de los Reynos de Las Indias*, IX, IX, XLV.

<sup>180</sup> En virtud de las cédulas del 25 y 27 de enero de 1661. Díaz Blanco, 2012: 225-227.

<sup>181</sup> Céspedes del Castillo, 1945: 89.

<sup>182</sup> AGI IG leg. 2368, R.C. sobre el cobro de las averías, Madrid, 31/3/1660; Recogida en autos de Fernando de la Riva Agüero, presidente de la Real Audiencia de Panamá, Panamá, 20/8/1660.

<sup>183</sup> AGI IG leg. 2368, Consulta de la junta sobre el cobro de la avería, Madrid, 6/3/1660; Veitia Linaje, lib. I, cap. XX, núm. 48.

<sup>184</sup> AGI IG leg. 2368, Copia del parecer de la consulta sobre las averías, Madrid, 6/3/1660.

Aunque Veitia Linaje aseguró que el proyecto de 1660 se publicó sin que previamente se le hubiese participado al comercio sevillano, Céspedes del Castillo le resta credibilidad a dicha afirmación y pone en duda que el Consulado de Sevilla no hubiese sido mínimamente informado; este calló porque la reforma lo eximía de contribuir a ese fondo de 790.000 ducados<sup>185</sup>. Asimismo, se le comunicó al presidente de la Contratación que se permitiría a los particulares, a su elección, la posibilidad de traer sus caudales en poder de los compradores y maestros de plata, a cambio de abonarles un 1% por su conducción. Los cuatro compradores de plata de Sevilla se obligarían a enviar en las flotas de Indias a personas facultadas para recibir por su cuenta y riesgo los metales preciosos y mercaderías que los particulares quisiesen llevar a España. Ante la actitud remisa de los compradores de plata sevillanos, el Consejo permitió al virrey novohispano que nombrase a dos personas de confianza del comercio mexicano para que se embarcasen en la flota y desempeñasen en ella las funciones de los compradores de plata. En caso de que el virrey se resistiese, se dispondría para tal labor a los maestros de plata de capitana y almiranta de flota<sup>186</sup>.

Meses después, en una junta del comercio celebrada en Sevilla el 24 de mayo de ese mismo año, el conde de Villaumbrosa informó a los cargadores del nuevo sistema de avería que se había proyectado y les advirtió de que, si bien se les había exonerado de contribuir, se mantuviesen prevenidos por si en un futuro se les solicitaba su cooperación para crear un fondo de reserva para atender cualquier contingencia, como una invernada de la flota en Indias<sup>187</sup>. Sin ir más lejos, para el despacho de los galeones de ese año la Corona se vio en la tesitura de volver a recurrir a los hombres de negocios para que mediante empréstito sufragasen los costes del apresto, cuya lista proporciona Guadalupe Carrasco González<sup>188</sup>.

No obstante, el proyecto reformista de 1660 adoleció de un efímero recorrido por los errores que presentaba. Defectos que pudieron deberse a la precipitación con la que se diseñó, palpable en la descompensación manifiesta entre las contribuciones que correspondían a cada sector mercantil. Nótese cómo el peso recaía fundamentalmente en los sectores comerciales indianos, sobre todo en el peruano, en vista a sus mayores capacidades económicas. La acogida hostil por parte de las corporaciones mercantiles americanas una vez supieron de estas obligaciones evidencia que no fueron consultados para la elaboración del plan reformista. Hasta perfilar la variante definitiva de 1667 hubo que superar un tenso proceso de negociaciones en las

---

<sup>185</sup> Céspedes del Castillo, 1945: 90.

<sup>186</sup> AGI IG leg. 2715, Reuniones del Consejo de Indias, Madrid, 8 y 14/4/1660.

<sup>187</sup> AGI Co lib. 6, junta del comercio, Sevilla, 24/5/1660.

<sup>188</sup> Carrasco González, 1997b: 130-131.

cuales se involucraron los comercios indianos, aunque estos emitiesen reacciones diferentes. Nos centraremos en los de México y Lima, puesto que fueron los que más activamente negociaron con la Corona la futura contribución con la que se comprometerían a nutrir el fondo anual para la avería. Por lo que respecta a Cartagena y Nueva Granada, no aportaron nada de las sumas que les correspondían, a diferencia del comercio de Panamá, cuyo presidente lo ajustó con los comerciantes del Perú<sup>189</sup>, aunque bien es cierto que en el caso de Nueva Granada cabe barajar con la posibilidad de que todavía entonces no se hubiese tenido conocimiento de la ejecución de la orden del repartimiento<sup>190</sup>.

Los empresarios novohispanos —recordamos que en la contribución de Nueva España se incluían los comercios de Yucatán, Guatemala y Honduras— se las ingenieron para no comprometer su negocio interno y contribuir solo indirectamente con su parte<sup>191</sup>. El conde de Baños, recién nombrado virrey novohispano, alegando serias dificultades para ejecutar las instrucciones reales como estaban dispuestas, propuso en una junta del comercio en Veracruz que los cargadores y pasajeros de la flota de Nueva España ajustasen el repartimiento de los 200.000 ducados entre las personas que nombrasen de su satisfacción, trampa que repercutió en los comerciantes andaluces. Esta medida se oponía a lo resuelto en los reales despachos, como así lo valoró el Consejo de Indias<sup>192</sup>. El virrey solo poseía facultad para nombrar a alguien de confianza que se responsabilizase de ajustar el servicio demandado al comercio novohispano.<sup>193</sup> Además, puesto que el presidente de Panamá lo había ajustado con el comercio peruano como lo disponían las reales cédulas, los consejeros no consideraron justo admitir variaciones por parte del comercio novohispano<sup>194</sup>.

La otra causa de malestar entre la Corona y los comercios andaluz y novohispano guardó relación con la visita que realizó en 1660 a Cádiz el visitador Diego Venegas de Valenzuela. Destapó un enorme volumen de ropa extranjera, procedente de Inglaterra, Francia y Portugal, que se había cargado sin registrar en la flota de Nueva España del general Adrián Pulido, recién regresada de ese virreinato, fraude que ocasionó severos perjuicios para la Real Hacienda y que despertó no pocos sentimientos de agravio. Los comerciantes llegaron incluso a arrojar de los barcos los géneros cargados por los cosecheros andaluces para embarcar las mercaderías

---

<sup>189</sup> Céspedes del Castillo, 1945: 91; Díaz Blanco, 2012: 229.

<sup>190</sup> AGI IG leg. 2715, El Consejo de Indias da cuentas a SM del curso que ha tenido la contribución de la nueva avería, Madrid, 13/5/1662.

<sup>191</sup> AGI IG leg. 2368, Copia del parecer de la consulta sobre las averías, Madrid, 6/3/1660.

<sup>192</sup> AGI IG leg. 2715, Consejo de Indias, Madrid, 26/4/1661; Veitia Linaje, 1672, lib. I, cap. XX, núm. 49.

<sup>193</sup> AGI IG leg. 2368, Copia del parecer de la consulta sobre las averías, Madrid, 6/3/1660

<sup>194</sup> AGI IG leg. 2715, Consejo de Indias, Madrid, 26/4/1661.

foráneas<sup>195</sup>. Asimismo, reafirmaba la percepción que se tenía de la bahía de Cádiz como el centro neurálgico de la participación de los extranjeros en el negocio colonial, que introducían «...sus manufacturas y géneros del Norte en derechura a las Indias, pues alguna vez se habían dejado en tierra los frutos de este Reyno que estaban embarcados...», de lo que derivaba la consiguiente «destrucción del Comercio de España, conduciendo el retorno de sus intereses a sus tierras en Naos Extranjeras, de que resultaban los extravíos de la plata»<sup>196</sup>.

En vista de semejantes trampas, Felipe IV ordenó al virrey mexicano que tanto para el recibo como despacho de la flota de Nueva España nombrase para ese y los próximos años a uno de los ministros togados de la Real Audiencia de México, el de mayor integridad y satisfacción. Este tendría que reunirse en Veracruz con los oficiales de la Real Hacienda, visitar los navíos de flota, reconocer las mercaderías que se cargasen para España cotejándolas con los registros de ida efectuados en los puertos de Sanlúcar y Cádiz, así como decomisar cuantos géneros fuesen sin registrar. Se prohibía que nadie embarcase metales preciosos ni otra suerte de mercadería sin que previamente hubiese sido registrado ante ese ministro facultado y los oficiales reales, pues de lo contrario, no los podrían recibir los generales, almirantes, cabos, oficiales ni dueños de naos mercantes de la flota, imponiéndoles graves multas si contraviniesen lo dispuesto. En consecuencia, se autorizaba a este ministro a que visitase la capitana, almiranta y demás naos mercantes de la flota para reconocer cuanto se hubiese embarcado ocultamente, lo decomisase y lo aplicase a la Real Hacienda<sup>197</sup>. El amargo recuerdo del fraude perpetrado por los cargadores en la flota de Adrián Pulido seguía muy fresco y la autoridad regia buscaba una manera de resarcirse de ello.

En vísperas de que la flota se hiciese a la vela en Veracruz, y con el tiempo en contra, Pedro de Cabañas, contador del tribunal de cuentas de México, mantuvo en ese puerto una reunión de última hora con los comisarios delegados por el comercio novohispano y con los particulares interesados en la carga de los mercantes. Solo pudo vencerse a la reticencia de los cargadores mexicanos con una rebaja de la contribución a 120.000 pesos<sup>198</sup>. En dicha cuantía no se incluía el decomiso de 71.000 pesos que se impuso a ese comercio en compensación de los perjuicios que ocasionó la ropa cargada sin registrar en la flota del general Adrián Pulido, ni tampoco los 50.000 pesos en los que se calculó el importe de los derechos del registro. Parecía que regulado todo de esta forma se lograría reunir una cantidad cercana a los 200.000

---

<sup>195</sup> Díaz Blanco, 2012: 229.

<sup>196</sup> AHMC C. 62, núm. 2, fol. 41.

<sup>197</sup> AGI IG leg. 2715, Copia de carta de SM al virrey de Nueva España, Madrid, 25/6/1661.

<sup>198</sup> AGI IG leg. 2715, Copia de carta de los oficiales reales de Veracruz, Veracruz, 13/5/1661.

ducados. Por lo que hacía a los 120.000 pesos, cuatro diputados de los comercios de Sevilla y Cádiz se obligaron a pagarlos en España, a los que también correspondería abonar una compensación de 60.000 pesos por el fraude cometido en la flota de Adrián Pulido<sup>199</sup>. El 21 de septiembre el rey terminó por emitir su aprobación de dicho ajuste, no porque satisficiera lo dispuesto en sus reales despachos, sino movido por la apremiante necesidad<sup>200</sup>.

Paradójicamente, la exigencia de compensar este fraude abrió una vía para la futura contribución económica a la nueva avería por parte de los comercios andaluces, algo que los consejeros estimaron que: «era inexcusable y precisa su contribución, respectivamente a lo que fuese justo repartirles, para que no pudiesen tener excusa los comercios de las Indias si viesan privilegios a los del comercio de Andalucía»<sup>201</sup>. Unas afirmaciones de este calibre demuestran que el proyecto de avería de 1660 a efectos prácticos no significó más que un arreglo con carácter provisional. Finalmente, tras una serie de negociaciones, la Corona ajustó con los comerciantes andaluces una aportación de 130.000 pesos, de los que 50.000 se correspondían con el indulto de las causas que investigó el visitador Diego Venegas de Valenzuela. De estos 130.000 pesos, 50.000 se pagarían al contado y 80.000 quedaban fiando a la espera de la llegada de la flota del marqués de Villarrubia<sup>202</sup>.

El Consulado de Sevilla protestó, no solo porque veía en estas disposiciones una contradicción con lo dispuesto en el proyecto de 1660, sino porque, además, estimaba excesivas las cantidades que se les exigía para compensar una aportación que teóricamente tendría que haber atendido el sector mercantil novohispano. Esta vez el escándalo había alcanzado tal dimensión que el Consejo se mantuvo firme en su resolución<sup>203</sup>. Cabe preguntarse si, con esta actitud más estricta hacia los cargadores andaluces, el Consejo además trataba de infundir ejemplo en los comercios ultramarinos. Por lo menos así lo sugiere el siguiente decreto del 27 de octubre: «que usen de esta noticia en orden a facilitar el ajustamiento de las averías que —a las autoridades indianas— se le ha cometido a cada uno en su distrito advirtiéndole que esto ha de servir para facilitar el intento»<sup>204</sup>.

En cambio, desencuentros de esta índole no se registraron a la hora de negociar con los comerciantes peruanos, si bien el presidente panameño, Fernando de la Riva Agüero, sí constató

---

<sup>199</sup> AGI IG leg. 2715, Consejo de Indias, Madrid, 9/9/1661.

<sup>200</sup> AGI IG leg. 2715, Aprobación del ajustamiento que se hizo en Veracruz, Madrid, 21/9/1661.

<sup>201</sup> AGI IG leg. 2715, El Consejo de Indias a Felipe IV, Madrid, 13/5/1662.

<sup>202</sup> AGI Cont. leg. 424, Reales cédulas en aprobación del ajustamiento con el comercio de Andalucía sobre la paga de las averías e indultos de las causas que entendía Diego Venegas, Madrid, 8/11/1662; Díaz Blanco, 2012: 229.

<sup>203</sup> Céspedes del Castillo, 1945: 91; Díaz Blanco, 2012: 229.

<sup>204</sup> AGI IG leg. 2715, Decreto del Consejo para dar noticias a las Indias del ajustamiento hecho con el comercio de Sevilla tocante a la contribución de las averías, s.l. [Madrid], 27/10/1662.

en su misiva las tribulaciones que generó en Lima la noticia de la contribución con 350.000 ducados para la nueva avería<sup>205</sup>. Que no se experimentasen desavenencias como las que tuvieron lugar en Nueva España no ha de llevarnos a pensar equívocamente que no fue necesario vencer los recelos de los cargadores. La cédula enviada a Lima conminaba al comercio peruano a disponer en El Callao la cuantía anual de 350.000 ducados con la que tendrían que contribuir en lo sucesivo para sufragar la defensa de la Carrera de Indias.

Se convocó entonces en junta al sector mercantil limeño y a personas prácticas en la navegación oceánica y en los despachos de las armadas. Los cargadores recordaron que ellos ya se responsabilizaban de la avería del 2% con la que se financiaba la Real Armada de la Mar del Sur, por lo que se declararon incapacitados para comprometer sus ganancias en una defensa del Atlántico que a ellos no les correspondía, según declararon. Añadieron que, en lo que hacía a la Carrera de Indias, a ellos les atañía el negocio en la feria de Portobelo, adonde enviaban a sus encomenderos y factores, por lo general obteniendo pocas ganancias de un 10%, con las que se contentaban. Encima asumían los riesgos de los trayectos de ida y vuelta por mar y tierra en un momento particularmente peligroso por las incursiones inglesas en el área de Tierra Firme, como la acción contra el destacamento de Chagres en marzo de 1656, que causó importantes bajas<sup>206</sup>. En su informe, el comercio limeño aseguró que la contribución de 350.000 ducados anuales significaba una pesada carga que obligaría a repartir a 15% y privaría así a los hombres de negocio de disfrutar de plata libre alguna, cuando el negocio ya se veía mortificado por las fugas de plata que se experimentaban en las zonas de Buenos Aires y Guatemala<sup>207</sup>. Solo las presiones por parte del presidente panameño, Fernando de la Riva Agüero, doblegaron la postura renuente de los cargadores peruanos<sup>208</sup>.

Pese a todos los esfuerzos desplegados, la reforma de la avería todavía tendría que esperar para tomar cuerpo definitivo, dado que los problemas persistían. Para el verano de 1662 ya desde la Hacienda Real se denunciaba la insuficiencia del fondo anual de 790.000 ducados para cubrir la totalidad de gastos de las formaciones navales defensivas. Entre 1658 y 1663 el receptor general Rodríguez de la Fuente recibió a su cargo poco más de 620.000 ducados, de los que 20.132.855 mrs. de plata procedían de las averías de los navíos sueltos y avisos que regresaron de las Indias en esos años<sup>209</sup>. En cualquier caso, las cuentas del receptor general

---

<sup>205</sup> AGI IG leg. 2368, Carta de Fernando de la Riva Agüero a SM, Panamá, 22/9/1660.

<sup>206</sup> AGI Panamá leg. 22, R.1, N.1, Pedro Carrillo de Guzmán, sobre el ataque a Chagres, Panamá, 13/7/1656.

<sup>207</sup> AGI IG leg. 2368, Carta del Consulado de Lima a SM, Lima, s.f. [1660].

<sup>208</sup> AGI IG leg. 2368, Autos de Fernando de la Riva Agüero para ajustar con el comercio de Perú la suma de los 350.000 ducados para la dotación y apresto de las armadas, Panamá, 2/10/1660.

<sup>209</sup> AGI C leg. 4478, Comprobación de la cuenta del receptor Juan Rodríguez de la Fuente, Sevilla, 23/12/1663.

difieren notablemente de las presentadas en los años previos, lógico si se tiene en cuenta que, en 1660, justo en mitad del ejercicio contable, se aprobó la ya referida reforma fiscal en la Carrera de Indias. Pero los cambios no habían remediado el problema de la falta de liquidez de la avería, como tampoco favorecían los medios con que responder a los juros y pagos situados sobre el almojarifazgo<sup>210</sup>.

El año de 1663 fue difícil, marcado por el cese temporal del gobierno de Juan de Gón-gora, a quien sustituiría Miguel de Salamanca hasta 1666, en lo que suponía una responsabilidad nada deseada en aquellos tiempos de precariedad<sup>211</sup>. Los avisos procedentes de Portobelo coincidían en que ese año la feria sería mala; la plata del Perú apenas había llegado, mientras que sobraba demasiada ropa, sin esperanza de que se fuese a vender toda, salvo algunas bayetas, lienzo delgado y medias. La apertura de la feria había sido postergada, contribuyendo con ello, además de la presencia de fuerzas navales hostiles, mayormente filibusteros, a prolongar la estadía de los galeones a la espera de mejores garantías de seguridad en el mar<sup>212</sup>. A lo que se ha de sumar la imposibilidad de cumplir con el repartimiento original que, en teoría, eximía a los comercios de Andalucía, pero que no logró evitar que a la altura de 1663 los cargadores de Sevilla hubiesen contribuido con 160.000 pesos<sup>213</sup>. De igual forma, se registraron fricciones a raíz de la adjudicación de los almojarifazgos a Francisco Báez Eminente y del desigual trato fiscal que dispensó a Sevilla y a Cádiz, en detrimento de la primera.<sup>214</sup> Quedó en evidencia la necesidad inapelable de rediseñar el proyecto de 1660 puliendo sus.

En observancia de lo dispuesto por la regente Mariana de Austria el 3 de junio de 1666, se reunió una junta del comercio andaluz con los representantes del Consejo de Indias, de la cual formó parte el propio Veitia Linaje y el presidente de la Contratación, el marqués de Fuente el Sol. Se trataba de dirimir las diferencias que habían aflorado con la puesta en práctica de la proyección teórica de 1660. De las negociaciones nació el arreglo del 15 de junio de 1667<sup>215</sup>, que marcaría la pauta de los asientos de avería que se aprobarían en lo que quedaba de siglo, hasta entrado el XVIII, a tenor de las cédulas del 28 de febrero de 1701 y del 3 de septiembre de 1704, como así lo señaló Antúnez y Acevedo<sup>216</sup>.

---

<sup>210</sup> Oliva Melgar, 2005: 52.

<sup>211</sup> TNA SP 94/45/145, Carta al capitán don José Ruiz Guillén, s.l., s.f. [1663].

<sup>212</sup> TNA SP 94/45/76, Diego García de la Parra a don Juan López de Arcaute, Sevilla, 20/7/1663.

<sup>213</sup> Veitia Linaje, 1672, lib. I, cap. XX, núm. 49.

<sup>214</sup> Girard, 1932: 35, 48-49; Díaz Blanco, 2012: 231.

<sup>215</sup> La escritura del ajustamiento se otorgó ante Juan del Pino y Alzola, escribano público de Sevilla, con la aprobación de SM en virtud de R.C. dada en Madrid a 4 de julio de ese mismo año. Veitia Linaje, 1672, lib. I, cap. XX, núm. 51. Hacemos notar que Céspedes del Castillo rehúsa referirse al acuerdo en términos de *asiento de avería* porque, técnicamente, esta ha desaparecido desde 1660. Céspedes del Castillo, 1945: 92.

<sup>216</sup> Antúnez y Acevedo, 1981 [1797]: 201-203.

Tabla 17. Repartimiento de la contribución para el fondo anual de la avería, según el proyecto reformista de 1660 y su modificación de 1667 (en ducados)

<b>Reforma de 1660</b>		<b>Modificación de 1667</b>	
Real Hacienda	150.000	Real Hacienda	150.000
Comercio de Perú	350.000	Comercio de Perú	350.000
Comercio de Nueva España	200.000	Comercio de Andalucía <sup>[i]</sup>	171.000
Comercio de Nueva Granada	50.000	Comercio de Nueva España	90.000
Comercio de Cartagena de Indias	40.000	Comercios de Nueva Granada y Cartagena de Indias <sup>[ii]</sup>	29.000
<b>Total:</b>	<b>790.000</b>	<b>Total:</b>	<b>790.000</b>

<sup>[i]</sup> La cifra propuesta por el Consulado era de 170.000 ducados; <sup>[ii]</sup> La cifra propuesta por el Consulado era de 30.000 ducados. Fuente: elaboración propia a partir de Céspedes del Castillo, 1945: 90-91.

Pese a mantenerse el fondo anual de 790.000 ducados, se incorporaron modificaciones en cuanto al reparto entre los distintos comercios involucrados en el negocio colonial, de tal manera que, en adelante, los cargadores andaluces asumirían una contribución mayor con el propósito de aliviar las aportaciones de los comerciantes americanos con menores capacidades financieras, a fin de que estos no se viesan tentados a la trampa de ajustar el repartimiento sobre el cargamento de las flotas en sus travesías de regreso a España<sup>217</sup>. Obsérvese cómo el fantasma de la flota de Adrián Pulido perduraba en el recuerdo de las autoridades consulares.

De este esfuerzo reformista acometido en el seno de la Carrera de las Indias en los años sesenta del siglo XVII se han escrito diversas apreciaciones. Según Guillermo Céspedes del Castillo, el fin que perseguían los comerciantes al arriesgar rubricar estos contratos de averías ya no atendía tanto al ánimo de lucro como a una búsqueda de su supervivencia como gremio. Con el arreglo de 1667, siguiendo el razonamiento de este historiador, los diversos consulados del comercio colonial lograron de la Corona la delegación jurídica de los servicios recaudatorios, en una medida que supuso la conmutación del sistema tradicional por un impuesto propiamente hablando<sup>218</sup>. José M. Oliva Melgar lo interpretó como el más evidente triunfo de los intereses de los cargadores, para quienes los costes fiscales del comercio colonial quedaron reducidos a poco más que un simple apunte contable; una aportación fija con carácter anual cuya asunción no comportaría mayores dificultades, y menos cuando la autoridad regia, al suprimir el registro de regreso, tácitamente aceptaba la llegada caudales y mercaderías sin registrar. Puso de relieve la creciente fuerza negociadora del Consulado frente a la Corona<sup>219</sup>. También José M. Díaz

<sup>217</sup> Céspedes del Castillo, 1945: 91-92.

<sup>218</sup> Por eso para este historiador es erróneo hablar de una supervivencia de la avería a partir de 1660. Céspedes del Castillo 1945: 87, 95-96.

<sup>219</sup> Y se obró así porque, aunque no se reconociese explícitamente de forma pública, los grandes empresarios eran conscientes de la supervivencia del sistema comercial con las Indias y de su garantía de funcionamiento pasaba

Blanco presenta una lectura en clave similar, aunque con matices; la reforma ciertamente alivió a los súbditos para garantizar la continuidad del comercio colonial y reducir su clandestinidad, pero su implementación se vio motivada por los intereses recaudatorios de la Corona<sup>220</sup>.

Y es comprensible el afán recaudatorio de la Corona, en vista de las exigencias que conllevaba la defensa de los convoyes comerciales del tráfico colonial. Por los indicios de la inmediata evolución posterior que experimentó el comercio con las Indias, parece que la reforma fiscal de 1660 surtió un efecto positivo al corto y medio plazo, o al menos eso cabe inferir a partir de las cifras oficiales, las cuales nos muestran una recuperación significativa para fines de los sesenta que se mantendría con altibajos en los setenta; en conjunto, dinamizó el negocio con las Indias y lo dotó de mayor rentabilidad fiscal. Conforme el problema del fraude remitía y perdía protagonismo, al suprimirse el registro de vuelta, que había sido su principal incentivo, iría ganando mayor relevancia la cuestión atinente al contrabando.

Con dicha afirmación no pretendemos insinuar que el fraude cesase, sino que la actividad delictiva conoció una progresiva evolución hasta adquirir las características propias del contrabando, que se mantendría en adelante, y a lo largo del siglo XVIII, como el gran desafío al régimen monopolístico del comercio con las Indias<sup>221</sup>. Ya el 11 de septiembre de 1657 se había publicado una real pragmática por medio de la cual no solo se revocaban las permisiones y se ratificaba la prohibición del comercio con Inglaterra, Francia y Portugal, sino que también se identificaba como un objetivo prioritario el freno al contrabando, lo que demuestra que la Corona se percataba de la dimensión del problema<sup>222</sup>. Un delito de contrabando que, además, se vería favorecido a partir de los años sesenta en el teatro caribeño, como consecuencia de las decisivas alteraciones que experimentaría la región a raíz de la conquista de Jamaica por Inglaterra y el disloque geopolítico que ello supuso.

---

por la aceptación del fraude sistémico ya fuertemente arraigado y la participación de los extranjeros. Se trataba de una realidad ya asimilada y aceptada por el Consulado. Esta institución fue progresivamente adquiriendo a lo largo del siglo XVII una mayor capacidad de presión en sus negociaciones con la autoridad monárquica, según especialistas como Enriqueta Vila Vilar y José M. Oliva Melgar, a través del nombramiento de los maestros de plata, de su funcionamiento como una suerte de prestamista que coadyuvaba a la financiación de la política militar de la Corona y, en tercer lugar, de la gestión de los asientos de la avería. Sin embargo, ya hemos visto que el compromiso contraído para gestionar las averías fracasó en su propósito de eximir a la Real Hacienda de cualquier carga fiscal para su administración. Y era lógico que fracasase, pues se había confiado la recaudación de la avería a las mismas manos que cometían y consentían ese fraude. Oliva Melgar, 2005: 52-53; Vila Vilar, 1999: 11, 13-16.

<sup>220</sup> Díaz Blanco, 2012: 227.

<sup>221</sup> Oliva Melgar, 2005: 53.

<sup>222</sup> AGI IG leg. 771, Pragmática que Su Majestad manda publicar sobre conservación del contrabando, revocación de las permisiones, prohibición del uso de las mercaderías, y frutos de los Reynos de Francia, Inglaterra, Portugal, y reformación de trajes, y vestidos, y otras cosas, Madrid, Pablo de Val, 11/9/1657.

Por lo que a nosotros respecta, hemos tratado de valorar sus consecuencias con respecto al sostén financiero del sistema defensivo de la Carrera. Esta, hasta entrados los años cincuenta, se había apoyado eminentemente en la figura de la avería, pero tras el final de la guerra dicho mecanismo se conmutó por un impuesto fijo de carácter anual. Así ha sido expuesto en las líneas de arriba. Resulta tentadora la idea de establecer una relación causa-efecto por medio del cual se cree un vínculo directo entre la guerra anglo-española de 1655-1660 (causa) a la que corresponde irremisiblemente un efecto (la reforma de 1660). Nos proporciona una lectura nítida y dotada de una aparente solidez argumental, aunque confesamos nuestras dudas, dado que ya expusimos que el conflicto con Inglaterra ha de ser comprendido como un condicionante entorpecedor, pero estrictamente coyuntural.

Ideas reformistas —incluso rupturistas— que abogaban directamente por la supresión de la avería y la búsqueda de una alternativa, ya se habían expuesto durante los años cuarenta, un decenio de relativa calma en lo que al tráfico con Indias se refiere, al menos si se compara con el quinquenio de 1655-1660. En 1648 ya se había puesto sobre la mesa un proyecto alternativo que se sustentaba sobre dos ejes: la supresión de la avería como impuesto *ad valorem*; y la contribución de cuotas fijas anuales repartidas entre los comerciantes partícipes del comercio colonial<sup>223</sup>. Y en una línea similar hemos de incluir los lamentos ante el miserable estado del comercio que se hacían sentir desde el otro extremo del imperio, desde Lima, en la primera mitad de los cincuenta, cuyo sector mercantil apuntaba las inconveniencias del registro y la falsedad de las cifras oficiales<sup>224</sup>. Obsérvese que los contemporáneos involucrados en el sistema colonial eran conscientes de las falencias estructurales del mismo y, en consecuencia, proponían soluciones que servirían de inspiración para la reforma fiscal de los años sesenta.

Quedaba claro a comienzos de los cincuenta que, si el sistema monopolístico quería sobrevivir, tendría que reinventarse, que continuar bajo una nueva fórmula. Solo quedaba por determinar cuándo y cómo se produciría la irremisible reforma, pues frente a cualquier alternativa rupturista se había antepuesto en 1654 una vía continuista, basada en la negociación de un nuevo asiento de avería, como ya se expuso. Y aquí es donde interviene el estallido de la guerra con Inglaterra; esta, con su ofensiva naval, generó tal perturbación en la navegación atlántica que imposibilitó la prosecución del asiento de avería obstruyendo así la solución continuista. Ignoramos cuál habría sido el futuro a corto plazo del sistema monopolístico de haberse concluido en 1655 la negociación del asiento de avería sin las ataduras de la ofensiva militar inglesa. Difícilmente habría conllevado un cambio de tendencia en el sistema de la Carrera de Indias,

---

<sup>223</sup> Antúñez y Acevedo, 1981 [1797]: 199.

<sup>224</sup> AGI IG leg. 2368, Carta del prior y cónsules de Lima a S.M., Lima, 30/12/1654.

dado que no cuestionaba la base fiscal de esta; todo lo contrario, lo más plausible es que se hubiese prolongado la agonía ya se padecía desde los años cuarenta y primeros años cincuenta. Solo hubiese retrasado la inevitable reforma del sistema o su propia muerte.

El conflicto bloqueó el sistema de la Carrera y lo llevó a un punto muerto, acelerando una tendencia preexistente, aunque lenta, e imposibilitando su supervivencia dentro de los cauces continuistas, por lo que solo dejaba lugar para la reforma. Si se pudo efectuar el primer intento en 1660, ya bosquejado el año anterior, se debió a la coyuntura favorable de la paz europea, primero con Francia y después con la Inglaterra de la restauración estuardiana. No nos parece realista, por consiguiente, estimar el conflicto anglo-español como una causa por sí sola de la reforma del sistema en los años sesenta, sino más bien habría que entenderlo como un actor coyuntural que sí impulsó —a la vez que condicionó— la implementación de una reforma que venía sopesándose de antes.

#### **5.4. Hacia un nuevo equilibrio de poder: la reconfiguración del marco de las relaciones anglo-españolas**

Ambas monarquías, que en los últimos veinte años habían experimentado sendos procesos catárticos a los que parecían poner un cierre definitivo en 1660, casi de forma simultánea, presentaban unas condiciones sensiblemente divergentes al término de ese ciclo crítico. Las reglas del pacto político previo a la ruptura de 1640, aunque con matices y revisiones dados por los movimientos desencadenados a lo largo de dos décadas, fueron rubricadas en ambos casos, solo que en sentidos opuestos y superficialmente. Tanto en el ámbito británico como en el español lo que se presencié fue una reconfiguración del armazón jurídico con el objeto de refrendar el sistema vigente antes de la crisis. Pero si en el caso español la lectura de conjunto nos sugiere un debilitamiento de la base política del poder monárquico, en el caso británico dicho reajuste del sistema resultó en el reforzamiento de la autoridad regia<sup>225</sup>. Bien es cierto que la Monarquía Hispánica retuvo la mayoría de sus territorios constituyentes en las penínsulas ibérica e itálica, y todavía en 1660 seguía con opciones de imponerse en Portugal. Sin embargo, el coste de esa inexcusable defensa de la integridad territorial agotó por completo las fuerzas de la Monarquía Hispánica, con todo lo que ello implicaría a la hora de negociar un nuevo marco de relaciones con Inglaterra.

El cese oficial de las hostilidades entre España e Inglaterra no se tradujo en una mejora sustancial de las relaciones bilaterales. La simple idea de rescatar los viejos proyectos de

---

<sup>225</sup> Un sugestivo examen de la Restauración de 1660-1662 puede leerse en Hutton, 1985: 181-184. Para el caso de la Monarquía Hispánica, véase Yun Casalilla, 2019: 324-325.

alianza y cooperación no pasarían de un indefinido y pálido espejismo. De entrada, porque fue la contrarrevolución liderada por los militares presbiterianos lo que permitió la restauración de la Corona; Carlos II nada debía al monarca español ni a su decepcionante colaboración, por lo que no se sentiría en deuda con él<sup>226</sup>. Si se piensa con detenimiento, es lógico que ese acercamiento anglo-español de 1656 quedase en agua de borrajas; al fin y al cabo, nació de una coyuntural necesidad mutua, impuesta por la situación de guerra. Las carencias de medios militares y presupuesto redujeron dicho acuerdo a un simple brindis al sol. Tal fue así que el propio monarca español se resistió a hacerlo público, lo que se ha interpretado como una posible forma de dejar abierta la posibilidad de un hipotético arreglo con Cromwell<sup>227</sup>.

En su contra interfirieron varios factores, empezando por los recelos recíprocos que imperaban por ambas partes. Apenas un año antes habían recabado la asistencia de enemigos mutuos, como tampoco podía olvidar Carlos que el monarca español había sido el primer soberano europeo en reconocer la legitimidad de la República de Inglaterra. Pero acaso la principal razón estribase en la manifiesta incapacidad que exhibieron las partes firmantes a la hora de llevar a efecto la asistencia militar y económica prometida. Primero, porque Carlos solo era rey nominal, desprovisto de toda autoridad efectiva y de medios con los que apenas sobrevivir por sí mismo. Por parte española, los ejércitos de Flandes no se hallaban sobrados de efectivos ni numerario como para distraerlos en la causa de un monarca extranjero; ni siquiera a don Juan José de Austria le agradaba la idea de desprenderse de parte de sus fuerzas<sup>228</sup>.

Como tampoco se hicieron esperar las fricciones motivadas por cuestiones triviales, como el alojamiento del monarca Carlos y su séquito —de hasta 800 miembros— en Brujas, que suponía una carga onerosa para las cuentas de esa ciudad, así como un quebradero de cabeza para las autoridades civiles y eclesiásticas de los Países Bajos, debido a la celebración del culto anglicano<sup>229</sup>. Además, con la llegada de James, duque de York, hermano del rey, y James Butler, duque de Ormond, los gastos se dispararon; en 1658 solicitaría una pensión mensual de 6.000 florines. Juan José de Austria les concedió inicialmente un estipendio de 1.500 escudos al mes, que elevaría a 5.000, pese a las peticiones de los beneficiarios, quienes aduciendo necesidades de manutención requirieron la cantidad de 6.000 escudos. Al final, a causa de los

---

<sup>226</sup> AGS Est leg. 2530, Consejo de Estado, Madrid, 13/6/1660. Algunos observadores lo bastante perspicaces, como el barón de Watteville y el conde de Castrillo, advirtieron que Carlos Estuardo no complacería al monarca español. Bravo Lozano, 2022: 83-85.

<sup>227</sup> Valladares Ramírez, 1998: 152.

<sup>228</sup> AGS Est leg. 2087, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 7/5/1656.

<sup>229</sup> BL Add MS 28470, fol. 62r; AGS Est leg. 2088, Carta de Alonso de Cárdenas a Felipe IV, Bruselas, 29/7/1656; leg. 2093, Carta de don Juan José de Austria al rey, Gante, 28/12/1657; Castilla Soto, 1989: 116; Valladares Ramírez, 1998: 152-153.

crecidos gastos en que incurría Carlos Estuardo, hubo que ceder y asignarle una pensión de 7.500 escudos. Las asistencias para todo el séquito sobrepasaron primero los 20.000 escudos anuales, si bien terminaría frizando los 36.000 al año, lo que concitó la reprobación de algunos consejeros, como Peñaranda y el marqués de los Balbases, quienes censuraban semejante dispendio en unos momentos de apuros hacendísticos en los que se trataba de inculcar unos principios de austeridad, recato y comedimiento en el gasto suntuario<sup>230</sup>.

Cuando se calculó la cantidad de dinero que demandaría la campaña de Inglaterra que intentaba Carlos II, incluida la formación de una fuerza de desembarco y el suministro de los pertrechos, inicialmente los costes se estimaron a la baja en 500.000 florines (225.000 escudos), pero fueron revisados al alza, hasta 300.000 escudos. Aunque esta cantidad fue parcialmente aliviada por un donativo de 100.000 escudos que la Dieta de Ratisbona había aprobado para el servicio del partido estuardiano, persistía el problema de garantizarse una cabeza de puente en Inglaterra que posibilitase el desembarco del contingente. La principal baza en la que habían depositado su confianza los jefes del partido realista inglés, como Hyde y Sexby, para persuadir a las autoridades políticas de los Países Bajos Españoles era la desafección generalizada en los desguarnecidos condados septentrionales de Inglaterra (sin especificar ninguno), donde sería posible llevar a efecto el desembarco, según los informes remitidos por un secretario personal del duque de York y miembro del *Privy Council*<sup>231</sup>.

Desde el Consejo de Estado, en cambio, no se veían nada claros estos planes del partido estuardiano: «pues no teniendo el Rey de Inglaterra puerto ni puesto donde pueda desembarcar la gente que se le hubiese de dar para esta facción, es cierto que no ha llegado ni llega el caso de dar cumplimiento a lo capitulado». A esto se aferraría el propio don Juan y sus agentes del gobierno para excusar cualquier asistencia militar a Carlos II hasta que no contase con un puerto seguro donde desembarcar en Gran Bretaña. En una consulta del Consejo de Estado de enero de 1657 se decidió proponerle a don Juan que, en caso de no ejecutarse la empresa de Inglaterra dentro del plazo que pretendía el monarca inglés, licenciase las levadas movilizadas<sup>232</sup>. No sería por falta de inventiva; en verano de 1656 Carlos II propuso como alternativa que la expedición anfibia se aprestase en Hamburgo para desde allí desembarcar en Escocia. De realizarse en los

---

<sup>230</sup> AGS Est leg. 2088, Carta de don Juan José de Austria al rey Felipe, Bruselas, 29/8/1656; leg. 2090, Ídem a Ídem, Bruselas, 25/11/1656; Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 22/4/1656; Est leg. 2091, Memoria dada por el caballero Bennet a don Luis de Haro, s.l., 26/5/1657; Carta del marqués de los Balbases al secretario Jerónimo de la Torre, Madrid, 15/7/1657; Est leg. 2092, Peticiones del señor duque de York, s.l. [Brujas]; s.f. [1658]; Valladares Ramírez, 1998: 153. Acerca de la política de austeridad que Felipe IV trató de inculcarle a don Juan José en su gobierno, véase Trápaga Monchet, 2018: 424.

<sup>231</sup> AGS Est leg. 2090, Juan José de Austria a Felipe IV, Bruselas, 25/11/1656; Carta de Cárdenas sobre las materias del rey de Inglaterra, Bruselas, 23/12/1656.

<sup>232</sup> AGS Est leg. 2090, Consulta del Consejo de Estado, sobre una carta de don Juan José, Madrid, 12/1/1657.

meses de primavera o verano, sería factible. Pero el verdadero problema no era la falta de imaginación en la elucubración de posibles ataques, sino la escasez de numerario para financiar cualquier campaña<sup>233</sup>. Carlos perdía la paciencia, en vista de que el contingente español, que se suponía estar listo en diciembre de 1656, según los compromisos del tratado, no parecía materializarse nunca.

Finalmente, Carlos II tuvo que ceder a las insistentes recomendaciones de no obrar de forma imprudente y esperar mejores oportunidades para llevar a efecto su expedición anfibia en el litoral inglés. Los españoles no habían sido capaces de cumplir con su promesa de reunir todos los preparativos necesarios para la campaña, con lo que se vieron truncadas las esperanzas de los grupos monárquicos ingleses, que esperaban que la expedición hubiese tenido lugar en diciembre del año anterior<sup>234</sup>. El rey inglés, a través de sus agentes de confianza, como sir Henry Bennet, el duque de Bristol y el marqués de Ormond, insistía con denuedo a sus interlocutores españoles para que se apurasen en la organización del dispositivo anfibio, preferiblemente antes de finales de marzo. Y como señal de buena voluntad, el Estuardo sopesaría el envío del duque de Bristol a Madrid en calidad de embajador extraordinario<sup>235</sup>.

A las autoridades monárquicas españolas en los Países Bajos, en cambio, les interesaba que el arranque de la expedición se pospusiese todo lo posible, dado que eran muy conscientes de las dificultades que encontrarían a la hora de completar los preparativos militares prometidos al monarca inglés. Así las cosas, la puesta en marcha de la operación anfibia se prolongaba *sine die* en espera del momento adecuado para su ejecución, sujeto a múltiples condicionantes, lo que exasperaba al rey inglés. Se preferían los meses de invierno, pues, si bien la navegación presentaba más riesgos por las adversas condiciones climatológicas, la vigilancia inglesa era notablemente menor y no esperarían ninguna operación de semejantes características. En verano la flota inglesa estaría más activa tanto en las aguas domésticas como en el bloqueo de los puertos españoles, lo que imposibilitaría la realización del proyecto<sup>236</sup>.

En cuanto a los apoyos que conocería en suelo inglés un desembarco de fuerzas monárquicas, los agentes del rey inglés anticiparon una hipotética adhesión de las ciudades de Bristol y Gloucester a la causa, tras lo cual confiaban en que el régimen de Cromwell se derrumbase<sup>237</sup>.

---

<sup>233</sup> AGS Est leg. 2088, Papel de puntos dados por SMB, s.l. [Brujas], 29/7/1656; Valladares Ramírez, 1998: 153.

<sup>234</sup> CCSP, III: 253, 279, 287, 330; Firth, 1909, I: 201-203.

<sup>235</sup> AGS Est leg. 2090, Carta de Cárdenas sobre las materias del rey de Inglaterra, Bruselas, 5/2/1657.

<sup>236</sup> AGS Est leg. 2090, Cartas de Juan José de Austria a Su Majestad, Bruselas, 10/3/1657; Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 28/3/1657; Est leg. 2091, Francisco de Meneses Brito a Su Majestad, Madrid, 10/7/1657.

<sup>237</sup> Como alternativa se sopesó la posibilidad de un desembarco en Irlanda, peor vigilada y donde existía un sentimiento mayoritariamente católico del que podrían beneficiarse el rey Carlos. AGS Est leg. 2090, Copia de un papel del conde de Bristol, Bruselas, 23/2/1657; Carta de don Juan José de Austria, Bruselas, 24/2/1657; Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 22/4/1657.

A comienzos de 1657, los representantes ingleses de Carlos II aventuraron propuestas alternativas más audaces. Como el desembarco en Irlanda de 3.000 efectivos procedentes de Flandes, al considerarse menos peligroso que en territorio inglés y albergarse una firme confianza en la posibilidad de consolidar con éxito una cabeza de puente en dicha isla. Sin embargo, partía de una premisa que infravaloraba la magnitud del dispositivo defensivo inglés en Irlanda, calculado a la baja en 7.000 infantes y 3.000 soldados de caballería<sup>238</sup>.

Tales propuestas apenas se sustentaban en elucubraciones, pues no había ningún indicio sólido que evidenciase un posible respaldo de Bristol o Gloucester a la causa; ni siquiera había razones fundadas para plantearse que la mayoría de los irlandeses querrían combatir por un rey inglés. Don Juan se limitó a requerirle a Carlos II pruebas documentales donde figurasen los puertos ingleses disponibles y seguros para el desembarco<sup>239</sup>. Prometía 1.500 veteranos de infantería, que se unirían a los 2.500 infantes ingleses e irlandeses ya reunidos y alojados por Carlos II, con lo que se cumpliría así con la cantidad prometida de 4.000 efectivos de infantería, según discurrieron en una junta el propio don Juan, Caracena, Cárdenas y Ledesma. Aunque revisaba a la baja la asistencia de caballería, de 2.000 a 1.000 efectivos desmontados «porque no se pueden dar más»; en cuanto a la artillería, cuatro medios cañones o cañones enteros y seis piezas de campaña, además de 100.000 ducados para pertrechos y municiones «le pareció a Su Majestad que no se hallaba en estado de poder ofrecer más». No obstante, por parte española se insistía en demorarlo todo hasta que no se les diesen pruebas fehacientes de cuáles eran los puertos ingleses seguros para el desembarco, justificándose en el elevado coste del apresto naval, estimado en 600.000 florines. Habida cuenta de la escasez de tropas y de medios que ya de por sí sufrían los tercios de Flandes, los españoles no se arriesgarían a más pérdidas<sup>240</sup>. Había razones de peso, puesto que el esperado alzamiento realista en Inglaterra tampoco se consumaba<sup>241</sup>.

---

<sup>238</sup> AGS Est leg. 2091, Copia de un papel del conde de Bristol, Bruselas, 23/2/1657; Est leg. 2090, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 22/4/1657.

<sup>239</sup> AGS Est leg. 2090, Respuesta que, de orden de Su Alteza, envió el secretario don Martín de Galarreta al conde de Bristol para que la remitiese a Carlos II, Bruselas, 22/2/1657; Carta de don Juan José de Austria, Bruselas, 24/2/1657; Respuesta que don Juan hizo dar en voz al conde de Bristol, con una carta incluida, Bruselas, 10/3/1657.

<sup>240</sup> AGS Est leg. 2090, Consulta del Consejo de Estado en que se vio una carta de don Juan de Austria tocante a las pretensiones del rey de Inglaterra y lo que representa sobre las mismas, Madrid, 22/4/1657; el entrecomillado pertenece a AGS Est leg. 2091, Francisco de meneses Brito a Su Majestad, Madrid, 10/7/1657. Para su expedición, el rey de Inglaterra solicitaba: 2.500 infantes y 500 de caballería; 10 piezas de artillería; 800 barriles de pólvora y mecha; 8.000 libras de balería de plomo; 2.000 sillas, carabinas y pistolas; 8.000 mosquetes y 4.000 picas; 10.000 instrumentos de gastadores; 200 bombas, 2 morteros y 6 petardos; víveres para 3.000 efectivos y tres meses de servicio; bajeles de guerra para el transporte de todo, cuyo flete costaría unos 100.000 escudos. En total, se estimaba superar los 300.000 escudos en la realización de la campaña anfibia, según una relación presentada en octubre. AGS Est leg. 2091, Relación de lo que se concede a lo que ha pedido el rey de Inglaterra, con carta para Su Majestad de don Juan, Dunkerque, 12/10/1657.

<sup>241</sup> Castilla Soto, 1989: 118-120; Valladares Ramírez, 1998: 153.

Pero lo cierto es que ni siquiera los oficiales del Consejo de Estado se mostraban entusiasmados por el proyecto, en el que veían demasiados flecos sueltos y detalles dejados al azar del destino. El conde de Peñaranda dudaba seriamente de que el partido estuardiano tuviese alguna posibilidad de éxito por mínima que fuese: «no tiene fortaleza ni maneja armas con que hacer espalda y fuerza para estos intentos»<sup>242</sup>, mientras que el marqués de los Balbases sencillamente no creía que el rey español debiese desviar recursos a una causa ajena, de corto recorrido y en la que no había motivos para comprometerse, por lo que mejor sería dejarlo a la iniciativa de don Juan y esperar al comienzo del próximo invierno:

La necesidad que tenemos de salir de esta guerra por todos los medios que pudiéramos por los accidentes de mala calidad que puede traer tras sí de un día a otro [...] mi parecer es que Su Majestad se conforme con lo que el señor don Juan José de Austria ha ajustado en Flandes; y en cuanto al modo y tiempo, que se remita al arbitrio del mismo señor don Juan; que, si hubiese de ser a mi entender, no podrá ser antes ni después del fin de la campaña por noviembre o diciembre, recibiendo las noticias y prendas que buenamente nos pudiesen dar<sup>243</sup>...

La destrucción de la flota de Egües en Santa Cruz de Tenerife el 30 de abril y el bloqueo temporal del registro metalífero en esa isla fue un hecho que repercutió en múltiples aspectos, entre otros, la financiación del esfuerzo militar en Flandes y el socorro al partido estuardiano en el exilio. El rey inglés, que esperaba el dinero español, perdía una nueva oportunidad y veía postergada su campaña una vez más: «for till money comes, nothing of any consequence can be taken in had»<sup>244</sup>. Tampoco se cumplió el nuevo plazo límite al que se habían comprometido los agentes reales españoles, noviembre de 1657, demorándose todavía más el intento. Se dejó escapar una oportunidad muy favorable, pues ese invierno la armada inglesa, tras haber agotado al máximo sus suministros y con sus tripulaciones y barcos muy desgastados por los meses de operaciones, se retiró a sus bases. Los propios oficiales de la marina republicana sabían que los realistas, con ayuda de los españoles, proyectaban una expedición anfibia para el invierno, pero aun así corrieron el riesgo. Pero la expedición se retrasó una vez más<sup>245</sup>.

Cuando en febrero de 1658 Madrid dio luz verde a la campaña del rey inglés, desviando con ello los 100.000 escudos del socorro recién remitido a Flandes, ya era demasiado tarde para revertir el curso de los acontecimientos. El propio infante don Juan hubiese preferido aplicar el dinero en costear la campaña de ese año y proteger las plazas litorales de Dunkerque y Mardyck,

---

<sup>242</sup> AGS Est leg. 2090, Consulta del Consejo de Estado en que se vio una carta de don Juan de Austria tocante a las pretensiones del rey de Inglaterra y lo que representa sobre las mismas, Madrid, 22/4/1657.

<sup>243</sup> AGS Est leg. 2091, El marqués de los Balbases al secretario Jerónimo de la Torre, Madrid, 15/7/1657.

<sup>244</sup> To the Venetian agent, Antwerp, 6/4/1657, en *TSP*, VI: 148.

<sup>245</sup> *TSP*, VI: 806-807, 817; Firth, 1909, I: 300.

en vez de consumirlos en una causa estéril como la expedición del rey inglés. Contra su parecer, tuvo que transigir ante las reales órdenes<sup>246</sup>. La propuesta de don Juan de arreglar un acuerdo con Londres se encontró con la tajante oposición de voces influyentes de la política de los Países Bajos Españoles, como el marqués de Caracena, quien rechazaba de pleno tales arreglos con Cromwell<sup>247</sup>. Para entonces, la crisis financiera ya había hecho tal mella, que el ejército de don Juan en Flandes había colapsado, incapaz de contener la avalancha franco-inglesa en los meses de verano 1658. Con la derrota española también sobrevino el final de las esperanzas de Carlos Estuardo en su expedición naval.

A pesar de todos esos contratiempos, para mayo de 1660 imperaba una buena predisposición a finalizar la guerra y reanudar las relaciones bilaterales<sup>248</sup>. Un primer paso en dicha dirección fue el acuerdo concertado entre el marqués de Caracena y el general Monck para un intercambio de prisioneros aplicable a todos los frentes de la guerra<sup>249</sup>. Un nutrido séquito de cortesanos de la Casa Habsburgo (Marsin, Ligne, Conflans...) fue enviado a Londres para rendir respetos y congratular al nuevo monarca inglés. El duque de Haro felicitaría a Carlos II por el restablecimiento de su trono, mientras que este manifestó su gratitud por todos los servicios prestados durante su exilio en Flandes<sup>250</sup>.

En el intercambio de correspondencia se acordaba de manera mutua el cese inmediato de las hostilidades y se permitía la admisión de los bajeles de pabellón inglés en los puertos de la Monarquía Hispánica, sin excepciones, incluyendo los de Flandes e Italia<sup>251</sup>. No hemos de pasar por alto una condición fundamental: el armisticio era extensible a las Antillas, adonde se despacharon avisos para informar a las autoridades locales que había finalizado la contienda con Inglaterra, dado que se explicitaba su extrapolación a los dos lados de la línea: «the cessation of arms ought to be understood and observed as will on this as on that side the line»<sup>252</sup>. En

---

<sup>246</sup> AGS Est leg. 2093, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 9/2/1658. Este documento también aparece citado en Valladares Ramírez, 1998: 154.

<sup>247</sup> AGS Est leg. 2092, Copia de un real despacho del rey Felipe IV para Juan José de Austria, Madrid, 14/2/1658; capítulo de carta de Luis de Haro a Juan José de Austria, Madrid, 16/2/1658; Castilla Soto, 1989: 120-122. Hasta entonces, febrero de 1658, el pequeño ejército de invasión reunido por Carlos II estuvo esperando en Flandes el momento en el que embarcarse para Inglaterra. Firth, 1909, II: 34-35.

<sup>248</sup> AGS Est leg. 2677, Carta de don Alonso de Cárdenas a Su Majestad, Bruselas, 4/5/1660.

<sup>249</sup> TNA CO 1/14/1, Agreement between the Marquis of Caracena and General Monck, Brussels, 2/5/1660.

<sup>250</sup> TNA SP 94/44/10, El duque de Haro al rey Carlos II de Inglaterra, Fuenterrabía, 6/6/1660, Briviesca, 23/6/1660, Aranda, 26/6/1660; SP 94/44/12-13, Copy of His Majesty's Letters to don Luis de Haro, London, 2/6/1660; Baker-Bates y Malcolm, 2022: 20; Bravo Lozano, 2022: 83.

<sup>251</sup> TNA SP 94/44/45, Carta de Su Majestad al marqués de Caracena, Madrid, 20/7/1660; SP 94/44/54-55, Luis de Oyanguren a Henry Bennet, representante inglés en la corte española, Madrid, 20/7/1660; Hutton, 1985: 188.

<sup>252</sup> TNA SP 94/44/47-50, Carta de Luis de Haro a Su Majestad Británica [en inglés], Madrid, 20/7/1660; la versión en castellano, en SP 94/44/52-53.

mayo se designó a Watteville como el nuevo residente español en Londres, puesto que, de manera provisional y a la espera de la llegada del barón, ocupaba su sobrino Jean Charles<sup>253</sup>.

Ambas partes, además, se comprometían a hacer público el anuncio del armisticio en sus territorios. El acuerdo de la paz se concretó finalmente a mediados del mes de septiembre, cuando oficialmente se dio por concluida la guerra. Básicamente, lo que se hizo fue una convalidación de los términos de las paces de 1604 y 1630, que el propio monarca Felipe IV, en virtud de una R.C. haría publicar de nuevo para dejar constancia, con lo que se dejaba sin validez el más reciente tratado de cooperación de 1656<sup>254</sup>. Así, hasta que se perfilase definitivamente un nuevo marco en el que conducir las relaciones bilaterales, el restablecimiento de la paz suponía un retorno a la situación de 1630; como entonces, se quedaría en una declaración de buenas intenciones de corto recorrido. Con ello, la Corona de Felipe IV revalidaba sus reclamaciones de devolución de Jamaica y Dunkerque<sup>255</sup>. Las bellas declaraciones de buena conferencia que se sucedieron en el verano de 1660 pronto quedaron enterradas en el olvido.

Para empezar, en Inglaterra ni mucho menos existía una voz unánime con respecto a un acercamiento anglo-español. Había quienes, a contracorriente del parecer mayoritario, se cuestionaban la verdadera utilidad del comercio con España, revolviéndose contra el inveterado tópico de la *England's silver mine* o *the flower in our garden*, una constante adherida a la literatura mercantilista inglesa de mediados del siglo XVII. Por entonces vio la luz un curioso documento titulado *Manifiesto representando el estado presente del comercio de Inglaterra con España y Portugal*, sin fecha ni lugar —aunque por su contenido puede sopesarse que fue escrito en los momentos inmediatamente previos a la Restauración— y dirigido al rey británico y sostenía una tesis opuesta a la voz general<sup>256</sup>.

El manifiesto ofrecía una serie de reflexiones y pautas atinentes a cómo deberían conducirse las relaciones con España y Portugal, decantándose por el segundo frente a la primera. La tesis central del manifiesto aseguraba que el sector mercantil inglés podía prescindir de los

---

<sup>253</sup> AGS Est leg. 2530, Real decreto de Su Majestad Felipe IV, San Sebastián, 22/5/1660; BNE Mss. 10838, El rey Felipe IV, instrucciones al barón de Watteville, Madrid, 3/8/1660, fols. 202r-206v.

<sup>254</sup> TNA SP 94/44/87-90, 111-112, Cese de las armas entre España e Inglaterra, Madrid, 11-12/9/1660; AHN Consejos lib. 2837, «Real Decreto de Su Majestad, Madrid, 15/9/1660», *Inventario de reales decretos y consultas hechas a SM por el Consejo* (1625-1725). Las reimpresiones de las paces anteriores de 1604 y 1630 con Inglaterra, en BNE Mss. 2387, *Tratados con Gran Bretaña, 1604 y 1630*, Madrid, Domingo García Morràs, 1660, fols. 242r-289r. Una versión íntegra de esta real cédula, en la compilación de Abreu y Bertodano (ed.), 1740-1752, Felipe IV, VII: 413-414. A Watteville se le dieron instrucciones para que se guiase según las cláusulas estipuladas en el tratado de 1630 y no le recordase a Carlos II nada del tratado de 1656. BNE Mss. 10838, fol. 203rv.

<sup>255</sup> AGS Est leg. 2530, Carta del barón de Watteville a Felipe IV, San Sebastián, 11/8/1660.

<sup>256</sup> BNE Mss. 5588, *Manifiesto representando el estado presente del comercio de Inglaterra con España y Portugal*, fols. 314r-327v. La versión que hemos utilizado es una traducción de un original inglés. Ángel Alloza Aparicio estima la fecha de redacción de este documento en algún momento entre la muerte de Cromwell, en septiembre de 1658, y la restauración monárquica, en mayo de 1660; 2015: 207.

tratos con España si previamente la reemplazaba por otros socios comerciales más fiables, como Portugal, Italia o Francia, que podían proveer los mismos bienes. España, en cambio, sí necesitaba del comercio inglés para sobrevivir. De hecho, recalca el texto la escasa fiabilidad de España, a la que tildaba de ser un socio comercial deshonesto e incluso perjudicial. A modo de ejemplo, se refiere a las exportaciones inglesas al mercado español, que, valoradas en un promedio anual de 400.000 libras, rendían a los españoles 800.000 debido a los derechos de sacas y sisas. De la plata americana afirmaba que no se necesitaba el trato directo con España, pues se podía obtener a través de intermediarios y letras de cambios remitidas a Flandes<sup>257</sup>. En cuanto a la política colonial en las Indias Occidentales, la postura que adoptaba este manifiesto era completamente condenatoria para con el imperialismo español en América, que tildaba de cruel, inhumano e ineficiente. El imperio de Felipe IV aparece retratado con la mácula de la decrepitud y la decadencia:

El rey de España, respecto de sus Indias, aunque tan gran monarca, es el más pobre príncipe hoy en día del mundo, teniendo sus Indias tan distantes [...] Lo primero todo el trato de allí hoy en día se maneja por los holandeses, franceses e italianos, y por ellos tan ocupado que los naturales españoles muy poco tratan por aquel camino, estando destruidos por las demasiadas imposiciones de tributos por secuestros y por quitarles la plata luego que llega de las Indias [...] inhabilitándolos a comerciar allá; y también los oficiales reales y cabos que navegan a las Indias rara vez o nunca se les pagan, conciertan con los tratantes, repartiendo entre ambas partes los derechos públicos, con lo cual el rey interesa poco o nada en estos viajes muy considerables que vienen de Indias<sup>258</sup>.

Según dicho texto, la Monarquía Católica debía su ascenso a la guerra, al saqueo de las Indias, al empobrecimiento de sus súbditos y a un irresponsable endeudamiento, «todo lo cual ha consumido a España en tanto grado, que aún el rey ni comer puede si no es de lo que por fuerza quita a sus vasallos». Pero los resultados de esa política belicista perseguida por el rey Felipe —proseguía el manifiesto— solo habían conducido a la ruina y despoblamiento de la Monarquía Católica, al desmantelamiento de su sector marítimo, falta de marineros y de navíos. Obsérvese cómo, aunque el régimen de Cromwell hubiese desaparecido, las recriminaciones seguían el mismo libreto del que se sirvió el *Lord Protector* para justificar su agresión contra las Indias españolas y que en adelante se convertirían en una constante de los discursos legitimistas del imperialismo anglosajón<sup>259</sup>. Y aunque en estas acerbas críticas yacía un poso de verdad, al menos en lo que se refería a la decrepitud de la Real Hacienda y la política extractiva

---

<sup>257</sup> BNE Mss. 5588, *Manifiesto*, fols. 314r-316v; a este pasaje alude Alloza Aparicio, en 2015: 207-208.

<sup>258</sup> BNE Mss. 5588, *Manifiesto*, fol. 316v.

<sup>259</sup> *Ibid.*, fol. 317rv.

de la Monarquía Hispánica para con sus súbditos, tales prácticas y perjuicios eran consustanciales a todas las potencias europeas, muy lejos de constituir un rasgo exclusivo de España. Quizás ningún otro soberano europeo de entonces aborreciese más la guerra que el propio Felipe IV, a quien le movió la conservación de su patrimonio territorial para entrar en guerra, lejos de abrazar veleidades expansionistas.

Pero este documento lo que pretendía no era sino aprovechar la debilidad de España con el fin de emprender contra ella una política intimidatoria con la que arrancarle concesiones comerciales, sobre todo atinentes a los tratos y navegación con las Indias<sup>260</sup>. En lo que respecta a la política exterior inglesa, la apuesta del manifiesto pasaba por la alianza con Portugal, que debería ser asistido militar y económicamente para doblegar a los españoles; una vez logrado, se esperaba de Portugal que se convirtiese en un socio comercial preferencial y así alejarlos de la órbita francesa. No ayudar a los Braganza podría acarrear el riesgo de una victoria española y la consumación de una unión ibérica bajo la égida de Madrid, lo que era percibido como un potencial peligro para la seguridad de la navegación comercial con el Mediterráneo, a causa de que la derrota que seguían los barcos mercantes se encontraba muy próxima al litoral peninsular. El manifiesto también afirmaba que las otras fuentes de recelo procedían de: 1) Francia, en la que se reconocía el mayor peligro para la seguridad de Inglaterra; 2) las Provincias Unidas, por tratarse del mayor rival por la supremacía comercial<sup>261</sup>. Pese a su tono antiespañol y panfletario, merece la pena señalar cómo los términos de las futuras relaciones anglo-españolas iban a guardar ciertas semejanzas con los postulados de este manifiesto.

Los primeros escollos no se hicieron esperar cuando la Corona de Inglaterra dejó patente su deseo de reafirmar sus buenas relaciones con Portugal, donde los mercaderes ingleses gozaban de amplios privilegios comerciales y habían invertido un importante capital, como declaró por escrito el propio rey Carlos II en un despacho de octubre de 1660<sup>262</sup>. Ya en abril de ese año los agentes portugueses habían logrado que el último Consejo de Estado de la etapa republicana inglesa sellase un tratado que allanó el camino a la futura alianza anglo-portuguesa<sup>263</sup>. Londres trataría de sortear de la manera más conveniente posible las incompatibilidades que pudiese acarrearle la renovada paz con España (arts. III, IV, V, VIII y XVI), donde se especificaba que ninguna de las partes firmantes podía obrar en perjuicio directo ni indirecto de la otra, como tampoco valerse de acuerdos comerciales con una tercera potencia con la que una de las partes

---

<sup>260</sup> *Ibid.*, fol. 318rv.

<sup>261</sup> *Ibid.*, fols. 319r-321v, 323rv, 324v-325r.

<sup>262</sup> TNA SP 94/44/112-113, A Proclamation declaring the confirmation of the treaties and continuance of the amity and commerce between the Crowns of England and Portugal, Whitehall, London, 6/10/1660.

<sup>263</sup> Valladares Ramírez, 1998: 171-172; Sanz Camañes, 2022: 161.

estuviese en guerra —Portugal— para suministrarle auxilio de valor militar. Watteville fue muy directo al exponerle al monarca inglés los intereses de España, pues si el comercio con Portugal se extralimitaba hasta el punto de hacer peligrar las pretensiones españolas de reducir a la obediencia dicho reino, se arriesgaban los mercaderes ingleses a perder el comercio con el mercado español (incluyendo Flandes e Italia), que era más lucrativo.

For though your Majesty told me, that your subjects have extraordinary privileges in their trade with Portugal, it must likewise be granted and considered that to preserve them they must not exceed a simple trade, lest they here those they enjoy with Spain, where they pay no greater dues than the subjects of the King, my Master, which is far more advantageous to them than if they paid nothing as all in Portugal, because the whole of such thing cannot equal a mean part of what is so great, as the commerce of Spain, Italy and Flanders must needs be thought in comparison of that of Portugal<sup>264</sup>.

Añadía que el compromiso de buena conferencia entre ambas cortes, para que realmente fuese efectivo y duradero, había de considerar la restitución de Jamaica, Mardyck y Dunkerque a la soberanía del monarca español, dada la naturaleza ilegítima de la contienda que había dado origen a tales conquistas. Por ende, lo que correspondía como gesto de buena voluntad y gratitud por la asistencia brindada en los años previos, era su devolución<sup>265</sup>. Sin embargo, la recién reinstaurada corte inglesa no estaba agradecida por la circunstancial alianza contraída en 1656 con el rey español, ni renunciaría a sus intereses nacionales por complacer a un príncipe extranjero. Carlos II nunca olvidaría del todo que en el pasado el monarca español trató de concertar una alianza militar con el Parlamento, así que los acuerdos de 1660 quedarían en papel mojado. Además, el rey inglés también sabía que su posición en el concierto europeo se había reforzado en relación con 1640, por lo que no cedería ante una España decadente.

Si alguna vez existió la esperanza, por vaga que fuese, de alcanzar un acuerdo de máximos que incluyese la devolución de Jamaica y Dunkerque a España, así como la asistencia militar contra el partido bragancista, todo sobre la premisa de la inmoralidad que teñía la guerra de Cromwell, pronto se desvanecería como un castillo de naipes. En la sesión parlamentaria del 8 de mayo de 1661, la primera del *Cavalier Parliament*, los Comunes plantearon a los Lores la incorporación formal de los dos nuevos enclaves conquistados<sup>266</sup>. Por parte del monarca, quien no perdonaría la negligencia de las autoridades españolas en lo que afectaba al tratado de cooperación de 1656 ni se sentiría obligado a devolver ningún favor, no había reparo alguno en ello.

---

<sup>264</sup> TNA SP 94/44/113-115, Watteville to the King of England, [1660].

<sup>265</sup> *Ibid*; BNE Mss. 10838, fol. 203rv.

<sup>266</sup> Sanz Camañes, 2022: 161-162.

Tampoco arriesgaría sus buenas relaciones con Portugal por el simple hecho de complacer a España; más bien, preferiría mostrarse como mediador entre Lisboa y Madrid.

El acuerdo matrimonial del 23 de junio de 1661 revalidó la alianza anglo-portuguesa de 1654, que contemplaba el compromiso inglés de asistir a los Braganza. En la elección de esposa, Carlos rechazó finalmente a la pretendiente italiana, hermana del duque de Parma, estado clientelar de la Monarquía Católica y que contaba con el lógico apoyo de la facción hispanófila en la corte inglesa. La decisión del monarca inglés falló a favor de la candidata portuguesa, Catalina, como le aconsejó Clarendon, uno de sus más estrechos confidentes. Para Madrid, supuso el primero de una extensa lista de desplantes inadmisibles que acusaría a lo largo de la década, ya que se trataba de una alianza con un enemigo declarado y sin el más mínimo pudor por guardar las apariencias.

Pero Catalina de Braganza ofrecía una dote irresistible que el rey inglés no podía rechazar. La dote incluía concesiones comerciales con las posesiones ultramarinas de Portugal en las Indias Orientales y Occidentales, 1.500.000 libras en líquido y en especie, Tánger y Bombay. Asimismo, las plazas que los ingleses conquistasen a los neerlandeses y que con anterioridad hubiesen pertenecido a Portugal, quedarían bajo la jurisdicción del monarca Estuardo, con la excepción de Mascate. Los portugueses, en caso de recuperar Ceilán, se comprometían a compartir con los ingleses el 50% de las ganancias derivadas del comercio de canela<sup>267</sup>. El tratado incluía una estricta regulación de las relaciones comerciales para prevenir el contrabando, la navegación y la pesca, que básicamente venía a revalidar los términos del acuerdo de 1642, de por sí muy ventajosos para los mercaderes ingleses<sup>268</sup>.

Como es de suponer, la consumación de la alianza matrimonial anglo-portuguesa generó un hondo resentimiento en la corte española, en tanto que significó un fracaso sonoro para su servicio diplomático, pero más particularmente para el barón de Watteville, quien tenía instrucciones para sabotear la alianza matrimonial anglo-portuguesa. Cuando el representante español en Londres comprobó cómo sus intentos por persuadir al rey inglés de elegir otra pretendiente que no fuese la portuguesa fracasaron, optó por las amenazas. Advirtió a los agentes reales del Estuardo de las consecuencias fatales que desencadenaría la firma del acuerdo matrimonial con los Braganza, pues con ello peligrarían los tratos comerciales con España. Pero sus advertencias no fueron tenidas en cuenta ya que España no se encontraba en condiciones de coaccionar por

---

<sup>267</sup> CSPD 1660-1661, [Secretary Nicholas] to sir William Curtius, London, 10/5/1661: 586; CSPV 1661-1664 33/6, Alvise Grimaldi to the Doge and Senate, Moret, 5/7/1661; 33/7, Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 8/7/1661. Hutton, 1985: 188-189; Valladares Ramírez, 1991: 970, 979, 983-984; 1998: 173-178; Herrero Sánchez, 2000: 355; Black, 2004: 88-89; Bravo Lozano, 2022: 84-85.

<sup>268</sup> TNA CO 388/1/26-47, Portugal, a report from the Council of Trade, [London, 1662].

la fuerza<sup>269</sup>. También en la arena internacional la corte española se iba quedando sola en sus reivindicaciones sobre Portugal. Si alguna vez el rey Felipe confió con la colaboración de las Provincias Unidas, uno de los principales enemigos del partido bragancista, vio cómo sus esperanzas se desvanecían en agosto de 1661, cuando desde La Haya aprovecharon la frágil situación por la que atravesaba Portugal para concertar una paz que les fuese favorable<sup>270</sup>.

Por entonces, habían llegado a Vizcaya y a Cádiz órdenes para acometer grandes aprestos navales y, en el caso del segundo puerto, acelerar los trabajos de carena, remitiéndose para ello los caudales desde la Contratación de Sevilla. Si la finalidad de estos movimientos era la de amedrentar a los ingleses, que habían despachado algunas fragatas a Lisboa, o si se trataba simplemente de una exhibición de fuerza, es algo que no podemos esclarecer. Pero la idea de una nueva ruptura parece inverosímil a todas luces, debido a la precariedad por la que atravesaban las formaciones navales reales como para financiar ningún programa de rearme. Es más, los aprestos navales aprobados experimentaron atrasos debido a esa escasez de numerario para su financiación, y las autoridades españolas se justificarían alegando la necesidad de escoltar la flota de la plata en su viaje de regreso de las Indias. Ni siquiera el duque de Haro contemplaba la ruptura, mientras que la Corona quiso tranquilizar a los mercaderes británicos asegurándoles que sus negocios no correrían peligro<sup>271</sup>.

Pero lo cierto era que en el Consejo de Indias el acuerdo matrimonial entre los Estuardo y los Braganza causó un franco malestar y se convirtió en motivo de una honda preocupación. Se temía que las concesiones a los mercaderes británicos en el Brasil portugués favoreciesen una nueva vía de acceso al tráfico ilícito que se registraba en el estuario del Río de la Plata, muy frecuentado por contrabandistas durante las décadas centrales del siglo, o directamente como una plataforma desde la cual atacar ese flanco tan vulnerable de las Indias Españolas<sup>272</sup>. Vendría a sumarse a otros puntos sensibles en los que se agrietaba el sistema monopolístico español, como el Caribe y el litoral gaditano, desde el entorno de la Bahía hasta el Estrecho.

Poco más podía hacerse que adoptar una actitud indiferente para disimular falsamente el orgullo herido ante semejantes desplantes, achacándolo a la mala voluntad de las otras

---

<sup>269</sup> BNE Mss. 10838, fol. 203v. Aunque inicialmente Watteville optó por no concederle mayor importancia a la dote portuguesa, convencido de que los Braganza no cumplirían sus promesas, tampoco podía mantenerse indiferente ante el acuerdo matrimonial. *Fanshawe's Original Letters*, 1702: 67-70; CSPV 33/1, 7 Francesco Giavarina to the Doge and Senate, London, 1 y 8/7/1661; Angelo Correr and Michiel Morosini to the Doge and Senate, London, 29/7/1661; Herrero Sánchez, 2000: 355-356; Baker-Bates y Malcolm, 2022: 21.

<sup>270</sup> Abreu y Bertodano (ed.), 1740-1752, Felipe IV, VII: 515-546; Valladares Ramírez, 1991: 987. Con intercesión de la parte inglesa a través de Clarendon y Downing. *Life and Administration*, III, letter LXXIII: 148-152.

<sup>271</sup> CSPV 1661-1664, 33/18-19, Giovanni Cornaro to the Doge and Senate, Madrid, 20/7/1661.

<sup>272</sup> AGI Charcas leg. 3, El gobernador Pedro de Baigorri a Su Majestad, Buenos Aires, 26/5/1656 (le agradecemos a Gustavo Velloso el habernos dado a conocer este documento); Co leg. 125, Carta de Sebastián de Casadevante al Consulado de Sevilla, Cádiz, 6/11/1658; IG leg. 776, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 15/6/1661.

potencias, pero sin admitir la debilidad propia que propiciaba tales abusos, tan dañinos para el interés de la Corona, como reconocía el mismo rey<sup>273</sup>. La muerte del duque de Haro, en noviembre, supuso la pérdida de un importante activo político, a lo que se sumó la falta de resultados satisfactorios de la embajada del barón de Watteville en Londres, quien sería cesado en febrero de 1662, si bien los escándalos protocolarios también intercedieron en su contra<sup>274</sup>. La incapacidad de la Monarquía de Felipe IV para hacer valer sus intereses quedaba de relieve en el momento en que se ignoraban sus peticiones de devolución de Mardyck y Dunkerque o la retirada inglesa de Tánger. En marzo de 1660 el marqués de Caracena propuso al rey un nuevo intento para recuperar por sorpresa Dunkerque, pero el monarca era contrario a dar más pretextos para la confrontación armada y prefería la vía diplomática, acaso confiando en que Carlos II, cuya recuperación del trono parecía más que inminente, respondería afirmativamente a semejante petición<sup>275</sup>.

Para contrariedad del monarca español, las reclamaciones de devolución fueron desoídas, incluso cuando el mantenimiento y retención de ambas plazas flamencas suponía una carga onerosa y fastidiosa para las arcas inglesas, que ni siquiera la recaudación local de tributos podía amortizar, según los cálculos del embajador Lockhart y del general Monck. El mantenimiento de las plazas de Flandes demandaba una inversión no inferior a 60.000 libras anuales; solamente las pagas de los tres regimientos de infantería y del regimiento de caballería bien podían suponer 77.366 libras anuales. Solo la guarnición de Dunkerque consumía 15.000 libras de las 21.000 que mensualmente ingresaba la plaza. Por no mencionar las incompatibilidades religiosas que afloraban con la población local, mayoritariamente católica<sup>276</sup>. Tampoco es que a la corte francesa le agradase la presencia inglesa en un enclave que percibía como territorio natural de Francia. Ante estos factores adversos, Carlos II terminó vendiéndole Dunkerque al rey francés por cinco millones (dos millones al contado) de libras esterlinas, en octubre de 1662<sup>277</sup>.

---

<sup>273</sup> AGS Est leg. 2531, Correspondencia de Felipe IV con el barón de Watteville (minutas de cartas), Madrid, 10-22/6 y 18/10/1660; Est leg. 2099, Consultas del Consejo de Estado, Madrid, 3 y 21/1/1662. Acerca de la actitud condescendiente y falsamente indiferente que adoptó la corte española para guardar las apariencias, véase Valladares Ramírez, 1991: 986; Herrero Sánchez, 2000: 356-357; Bravo Lozano, 2022: 85.

<sup>274</sup> Baker-Bates y Malcolm, 2022: 21. Durante el recibimiento del nuevo embajador sueco, el barón de Watteville protagonizó un conocido altercado con el conde Godofroi d'Estrades, representante de la diplomacia francesa, por una cuestión protocolaria que regulaba el orden de precedencia, al convertirlo en un asunto de orgullo personal. La porfía entre las delegaciones española y francesa devino en una batalla que sería ampliamente comentada en los círculos cortesanos y que, para regocijo de un furibundo antifrancés como Samuel Pepys, concluyó con la victoria de los españoles. Bravo Lozano, 2022: 86-87; Sanz Camañes, 2022: 164-166. El incidente casi desembocó en una ruptura de relaciones entre España y Francia, pero se saldó con la expulsión del representante español en París y la destitución de Watteville. Abreu Bertodano (ed.), 1740-1752, Felipe IV, VII: 491-496.

<sup>275</sup> AGS Est leg. 2677, Carta del marqués de Caracena a Su Majestad, Bruselas, 17/3/1660.

<sup>276</sup> *CJ*, VII: 629; *TSP*, VII: 239, 303-305, 707; Firth, 1909, II: 209-217.

<sup>277</sup> AHN Est leg. 2813/8, Copia impresa del tratado entre Francia e Inglaterra para la entrega de Dunquerque al rey de Francia, Londres, 27/10/1662. También en AGS Est leg. 2532, cit. Sanz Camañes, 2022: 164, 335.

Más problemática resultó, en cambio, la cuestión de Tánger y la seguridad para la navegación del Estrecho de Gibraltar, por la importancia geoestratégica que revestía la zona como única conexión marítima entre las Islas Británicas y el Mediterráneo, donde los intereses comerciales ingleses no hacían sino ir en aumento<sup>278</sup>. Tal había sido el interés de los reyes ingleses por contar con una base en la región que ya en 1636 el monarca Carlos I negoció infructuosamente con las autoridades locales una alianza para capturar Ceuta. Vistos los precedentes, no es de extrañar que Londres intentase retener a toda costa Tánger, adquirida en 1662. Confiando en convertirla en una próspera urbe y una base para la *Royal Navy*, ese mismo año fue declarada puerto franco con la esperanza de atraer futuros inversores<sup>279</sup>.

Desde su mismo inicio, el Tánger inglés despertó los recelos de las autoridades locales españolas, a quienes les preocupaba que los ingleses se sirviesen de una base naval en esa zona para organizar operaciones anfibia contra Ceuta y Gibraltar, a tenor de las noticias en torno al apresto de una treintena de naves que circularon en 1664, lo que implicaría un potencial riesgo para todo el litoral peninsular meridional<sup>280</sup>. Los refuerzos que Peterborough, gobernador inglés de Tánger, recibía por mar a bordo de mercantes alimentaban esos temores<sup>281</sup>. Por su parte, a los mercaderes británicos que reanudaban sus actividades en los puertos meridionales peninsulares lo que les preocupaba era que Madrid decretase un posible embargo de haciendas como represalia si se producía una agresión inglesa<sup>282</sup>. No había razones fundadas para emprender una operación de inciertas consecuencias, lo que no fue óbice para evitar un recrudecimiento de la tensión en aguas del Estrecho, donde se registraron incidentes entre bajeles mercantes de pabellón inglés y corsarios españoles que actuaban como guardacostas<sup>283</sup>.

Pese al apoyo institucional recibido por parte de la Corona de Inglaterra durante los años sesenta, la empresa tingitana tuvo en su contra multitud de factores externos. Para empezar, las limitaciones de que adolecía su puerto para abrigar un gran número de navíos, haciéndolo muy expuesto a cualquier ataque enemigo desde el mar. También incidía en su contra su aislamiento del resto del mundo anglosajón, al encontrarse el enclave tingitano rodeado de territorio hostil, muy difícil de defender. En contra de los pronósticos iniciales, truncó el desarrollo de la ciudad por su escaso atractivo para los potenciales inversores<sup>284</sup>.

---

<sup>278</sup> Ormrod, 2003: 181; Fusaro, 2017: 187.

<sup>279</sup> Valladares Ramírez, 1998: 178; Sanz Camañes, 2002: 124; Martínez Ruiz, 2005: 1.046-1.048.

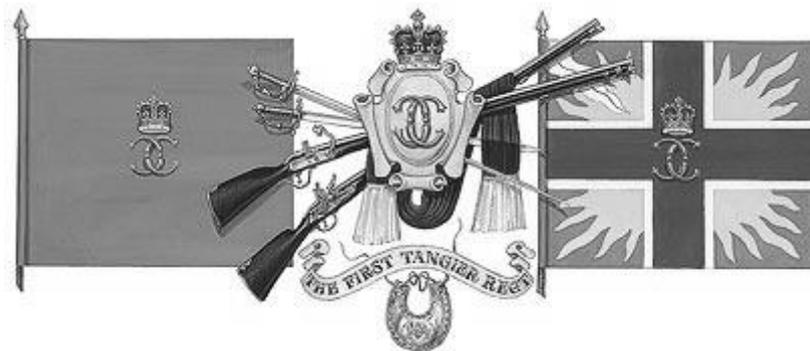
<sup>280</sup> AGS Est leg. 2532, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 17/11/1664.

<sup>281</sup> TNA SP 94/45/5, Henry Rumbold to the Admiralty, Cadiz, 24/1/1663.

<sup>282</sup> TNA SP 94/45/18, Martin Wescombe, Francis Bedingfield & Andrew Duncan, London, 10/2/1663; 45/27, Patrick Moledy to Henry Bennet, Bilbao, 12/3/1663; 45/204, Wescombe to Henry Bennet, Cadiz, 15/2/1664.

<sup>283</sup> TNA SP 94/45/16-17, Carta de Andrés Paulin (sic), maestre del navío *Constante María* (sic), s.l. s.f. [1663]. Unas referencias a estos incidentes marítimos, en Sanz Camañes, 2022: 160.

<sup>284</sup> Martínez Ruiz, 2005: 1.048-1.051.



**Fig. 18.** Estandartes, insignias y distintivos de la guarnición inglesa de Tánger, originalmente instaurada el 14 de octubre de 1661 como Tangier Regiment, bajo el mando del conde de Peterborough, más tarde renombrado 2<sup>nd</sup> Regiment of Foot and Queen's Royal Regiment. Permanecería activo entre 1662 y 1684. Fuente: [www.queensroyal-surreys.org.uk/1661to1966/tangier/tangier.shtml](http://www.queensroyal-surreys.org.uk/1661to1966/tangier/tangier.shtml).

Por si no bastase con ello, despertó los recelos de la corte de los mercaderes neerlandeses activos en la región del Estrecho y de Madrid, que obraría para sabotear el Tánger inglés mediante un veto comercial de productos esenciales, incluidos los alimenticios, con los puertos colindantes de Tarifa, Ceuta, Gibraltar, Conil y Chiclana, despertando con ello las quejas de los cónsules de nación inglesa, como Henry Rumbold y Martin Wescombe (hispanizado como Vizconde), al duque de Medinaceli y a la misma corte, que justificaría su decisión alegando la necesidad de prevenir el contagio del brote de peste que afectaba a Inglaterra a mediados de la década<sup>285</sup>. Con el estallido de la segunda guerra anglo-neerlandesa, en 1665, las autoridades españolas facilitaron a los neerlandeses la navegación por la zona y el uso de los puertos del litoral gaditano para que en ellos aprestasen naves corsarias con las que atacar mercantes ingleses<sup>286</sup>. El Tánger inglés no conocería mayor recorrido, y serían los propios ingleses quienes lo abandonasen en 1684.

Episodios como los de Dunkerque y Tánger revelan la nula consideración que al ejecutivo de Carlos II le merecían las preocupaciones de la corte española. En vez de la tan esperada alianza militar, lo que sobrevino con la restauración monárquica inglesa fue la tirantez que ya en los años treinta había dificultado el acercamiento entre Madrid y Londres, con la diferencia de que ahora quienes disfrutaban de una posición dominante eran los ingleses. Durante los años sesenta la presencia de naves inglesas en la Bahía de Cádiz fue cada vez más habitual, ya que la zona se había convertido en una escala obligada debido a su carácter de encrucijada. Allí, los

<sup>285</sup> TNA SP 94/45/13, [al duque de Medinaceli], sobre lo que dice el cónsul Henrique (sic) Rumbold, s.l. [Cádiz], s.f. [1662]; 45/43, 51, Henry Rumbold to the Admiralty, Cadiz, 4 y 21/5/1663; 45/53-54, Nombramiento de Martin Wescombe como nuevo cónsul británico en Cádiz, s.l., 26/5/1663; Valladares Ramírez, 1991: 987-988.

<sup>286</sup> Israel, 2001: 432; Martínez Ruiz, 2011: 185-186.

ingleses hacían acopio de víveres, pertrechos y daban carena a sus barcos en los caños del término de Puerto Real, donde también accedían de primera mano a información sensible relativa al apresto de las flotas y armadas de Indias, incluidos los detalles acerca del coste, los retrasos o la llegada prevista de la última flota despachada allende el océano<sup>287</sup>, pero también se enteraban con rapidez de otras cuestiones de interés, como las últimas noticias concernientes al descalabro que en junio de 1663 sufrieron en Ameixial las reales armas católicas<sup>288</sup>.

Conforme avanzaba la década, se reducían las perspectivas de defender los intereses de la real causa mediante el uso de las armas. La precariedad de las tropas terrestres quedó de sobra rubricada en el frente portugués, pero las perspectivas tampoco sonreían a las fuerzas navales, muy seriamente consumidas. La Monarquía Hispánica podía darse más que satisfecha si lograba reunir 42 naos para su Real Armada del Mar Océano, ya que por entonces solo había 28 bajeles operativos al cargo del general Francisco Fernández de la Cueva, duque de Albuquerque y virrey saliente de Nueva España. Aparte de la formación oceánica, todavía se necesitarían ocho navíos más para la Real Armada de la Guarda y otros ocho para la de Flandes. Todo lo cual se podría financiar parcialmente con 1.300.000 ducados<sup>289</sup>.

Un informe de 1664 detallaba algunas de las debilidades que aquejaban a la Monarquía Hispánica en cuestiones esenciales para su seguridad y estabilidad, como la administración de la Real Hacienda, la insuficiencia de fondos para sufragar los gastos de la marina militar, así como el estado de abandono que presentaban los presidios fronterizos, sobre todo los situados en Cataluña. Unos problemas que se desprendían no tanto de una verdadera falta de recursos como de la deficiente aplicación de los mismos para los fines consignados: «camina todo igualmente faltando a lo que por razón y conveniencia debía tener prelación [...] y de todas partes hay lamentos de que se pierde todo por no acudirse con aquello ni parte de lo que se necesita». Para las formaciones navales, por ejemplo, pese a haberse concertado un asiento para ese año por valor de 1.300.000 ducados, la inversión no se había traducido en el apresto del número de barcos que correspondería a ese dinero. Aparte, el mantenimiento de los presidios consumía otros 1.569.480 escudos, y en el caso más específico de los presidios catalanes apenas se habían proveído dos de seis mesadas consecutivas<sup>290</sup>.

---

<sup>287</sup> TNA SP 94/45/46, 61, 74, Henry Rumbold to the Admiralty, Cadiz, 21/5, 4/6 y 20/7/1663.

<sup>288</sup> TNA SP 94/45/61-64, 74-75, Henry Rumbold to sir Henry Bennet, Cádiz, 4-11/6 y 20/7/1663.

<sup>289</sup> TNA SP 94/45/145-146, Carta al capitán don José Ruiz Guillén, s.l., s.f. [1663]. En 1662 el duque de Albuquerque fue nombrado general de la Armada del Mar Océano. AHNT Osuna CT.3 D.23, Real Cédula de Felipe IV al duque de Albuquerque, Madrid, 15/7/1662.

<sup>290</sup> BL Eg MS 347, Consulta del Consejo de Estado, s.l. [Madrid], s.f. [junio de 1664], fols. 186v-187r.

Era en semejantes trances cuando más se hacía sentir la función que la marina militar desempeñaba como instrumento esencial de la diplomacia entre potencias ya que sin ella las amenazas y protestas quedaban en palabras vacías, lo que coincidía con unos momentos de recrudescida tensión entre ambas monarquías<sup>291</sup>. A Felipe IV no le quedaba más alternativa que confiar en la habilidad negociadora de sus diplomáticos. La embajada extraordinaria de Ligne fracasó tras un año y medio de misión en Londres, donde la corte inglesa quería conducir las negociaciones con un embajador permanente. Se eligió al irlandés Patrick Moledy (españolizado como Patricio Moledi), a quien se le pediría que presionase en la devolución de Jamaica<sup>292</sup>. Carlos II pensó para su hombre en Madrid en alguien como sir Richard Fanshawe, buen conocedor de la cultura española<sup>293</sup>, y a quien el 14 de julio ya le había otorgado una plenipotencia para que arbitrara una paz entre España y Portugal<sup>294</sup>. En las instrucciones remitidas a Fanshawe, el rey inglés le hizo notar:

...that the Monarchy of Spain is fallen to great declination, more especially in all maritime strength, not only by having the whole kingdom of Portugal dismembered and separated from it, with all its dependencies, but into such a decay of shipping, mariners, and indeed all means of entertaining their navigation and commerce with the West Indies, and that the Monarchy of England is proportionably elevated and raised to a strength and power infinitely superior to what it ever was, and consequently in a state of demanding not only advantages to the fullest extent [...] but also a nearer admission and entrance into such ties, and reciprocal bonds of convenience and benefit on our side<sup>295</sup>.

El rey inglés instaba en sus instrucciones a su recién nombrado embajador para España, sir Richard Fanshawe, a una pronta negociación con la corte española los términos en que se conducirían las futuras relaciones bilaterales. Le recomendaba a su embajador, asimismo, que no limitase sus tratos al proyecto monarca Felipe IV, cuya frágil salud hacía prever su inminente fallecimiento, sino que se relacionase con los estadistas más influyentes, como don Juan José de Austria, Medina de las Torres, Castrillo o Caracena, entre otros, así como con la camarilla de la futura regente Mariana de Austria. El monarca inglés esperaba de Fanshawe que, sin comprometer bajo ningún concepto las relaciones amistosas con Portugal, mejorase los tratos con España y obtuviese algunas concesiones ventajosas en el ámbito comercial, particularmente el concerniente a ultramar y el asiento de trata negrera de Grillo y Lomelín, que tanto interesaba

---

<sup>291</sup> TNA SP 94/45/97, El duque Medina de las Torres a sir Henry Bennet, Madrid, 13/9/1663.

<sup>292</sup> TNA SP 94/45/21, 56, Cartas remitidas a Sir Henry Bennet, Las Dunas, 24/2/1663, Madrid, 29/5/1663; AGS Est leg. 2532, Embajada de Patricio Moledi, Madrid, 4/4/1663; *Fanshawe's Original Letters*, 1702: 112.

<sup>293</sup> Cabe reconocerle a Fanshawe su papel como fundador y pionero de los estudios hispanos en Inglaterra, estaban familiarizados con el mundo español y apreciaban sus manifestaciones culturales. Stradling, 1983: 222.

<sup>294</sup> AHN Est leg. 2797/4, Copia traducida del poder que Carlos II dio a su embajador, Hampton Court, 14/7/1662.

<sup>295</sup> *Fanshawe's Original Letters*, 1702: 5.

a la corte inglesa. A cambio, se ofrecía como mediador entre Madrid y Lisboa para concretar un acuerdo de paz que redundase en beneficio del comercio y de los ingresos derivados del mismo, de que también andaban necesitadas las arcas inglesas. Felipe IV, en vista de la incapacidad de cerrar el frente portugués con éxito, aceptaría la mediación inglesa<sup>296</sup>.

Fanshawe hizo su entrada en España el 7 de marzo de 1664 por el puerto de Cádiz, plaza comercial estratégica para Inglaterra en la Península Ibérica, donde se reunió con las autoridades consulares de la nación británica afincada en dicha ciudad y alrededores, de lo que inferimos que abordarían las inquietudes de los empresarios británicos allí residentes en asuntos relativos al comercio indiano y la trata negrera<sup>297</sup>. Posteriormente, a su llegada oficial a la corte de Madrid, el 18 de junio, tanto el representante inglés como el propio Felipe IV se cuidaron de que los errores de etiqueta cortesana no diesen lugar a polémicas que enturbiasen las conversaciones en las audiencias que mantuvo tanto con el propio monarca Felipe IV como con el duque de Medina de las Torres, quien era el hombre fuerte en esos momentos<sup>298</sup>.

De igual modo, el rey trató de exhibir una predisposición al entendimiento con la corte inglesa que allanase el camino a un tratado formal de amistad y comercio, pero tropezaría con varios escollos durante sus negociaciones. Encontró una corte dividida en facciones que rivalizaban entre sí por la primacía de la dirección política; una estaba encabezada por la consorte, su confesor Nithard y Medina de las Torres; la otra, por Castrillo, Caracena, Medinaceli, Velada y Alba, partidarios de una política de fuerza<sup>299</sup>. En el exterior, pesaba la ocupación inglesa de Tánger y Jamaica, a cuya devolución no se avendría el monarca inglés, lo que en el caso jamaicano se veía agravado por el patrocinio del filibusterismo contra los enclaves españoles del Caribe. Una guerra corsaria, no oficial, con la que se buscaba ejercer presión en aras de las reclamaciones inglesas relativas a la navegación y comercio en las Indias Occidentales<sup>300</sup>.

---

<sup>296</sup> TNA SP 94/45/172-187, Instructions for Sir Richard Fanshawe, going Ambassador to the Catholic King; *Fanshawe's Original Letters*, 1702: 2-19, 110-112, 134-135; la cita entrecomillada de Carlos II, en *Ibid.*: 5. Las instrucciones de Carlos de Inglaterra a su embajador, dadas en Hampton Court el 14 de julio de 1662, en Abreu y Bertodano (ed.), 1751, Carlos II, I: 19-21. Una reciente aproximación bibliográfica a esta embajada y su contexto, en Baker-Bates y Malcolm, 2022: 13-50; Bravo Lozano, 2022: 87-90; Sanz Camañes, 2022: 168-169. Acerca de la mediación inglesa en el conflicto hispano-portugués, Valladares Ramírez, 1998: 202.

<sup>297</sup> TNA SP 94/45/207-209, Fanshawe to Secretary Henry Bennet, Bay of Cadiz, 24/2/1664; SP 94/45/211, A Copy of the King of Spain's letter to the Duke of Medinaceli. Una detallada descripción de la llegada a Cádiz, del recibimiento por parte de las autoridades locales y de la estancia en dicha ciudad puede leerse en las memorias de Lady Ann Fanshawe, esposa del diplomático, que aporta una de las perspectivas más completas y sugerentes de la España de mediados del siglo XVII vista a través de la mirada de una mujer de alta cuna, 1829: 182-188; *Fanshawe's Original Letters*, 1702: 30-31; Fairman, 1981: 308. Para un primer acercamiento al matrimonio Fanshawe, remítase a Cokayne, 1903: 12; Fairman, 1981: 15-16; Bravo Lozano y Quiles (eds.), 2022.

<sup>298</sup> TNA SP 94/46/89-91, Richard Fanshawe to sir Henry Bennet, Madrid, 18/6/1664.

<sup>299</sup> Valladares Ramírez, 1998: 195-196; Sanz Camañes, 2022: 170-173.

<sup>300</sup> TNA SP 94/46/150, Real Despacho, Madrid, 31/7/1664. Véase la correspondencia de Fanshawe con sir Henry Bennet, Clarendon y Medina de las Torres durante los meses estivales de junio y julio, en *Fanshawe's Original*

También la reactivación del conflicto anglo-neerlandés, en 1665, se haría sentir en la comunidad mercantil británica radicada en los puertos españoles, sobre todo en el poniente andaluz, ya que las autoridades locales favorecían a los neerlandeses<sup>301</sup>.

En contra del acuerdo anglo-español interfirió el malestar que suscitaba la buena correspondencia del embajador Fanshawe con la corte de los Braganza, lo que hacía recelar a las autoridades españolas, justo coincidiendo con las derrotas de Castel Rodrigo (7/7/1664) y Villaviciosa (17/6/1665), que dejaron en evidencia la debilidad estructural que aquejaba a los ejércitos de la Monarquía Hispánica<sup>302</sup>. Y por si con todo lo anterior no bastase, el fallecimiento del anciano Felipe IV, el 17 de septiembre de 1665, no hizo sino enrevesar aún más la confusa situación<sup>303</sup>. Debido a la minoría de edad del heredero Carlos, el gobierno quedó en manos de una regencia encabezada por la consorte viuda, Mariana de Austria, lo que obligó a un cese de armas temporal que permitiese una reordenación de la estrategia general. Si algo había sacado en claro Medina de las Torres de sus conversaciones con el residente inglés era la necesidad de concluir una tregua con Portugal para que el acuerdo con Inglaterra cristalizase, como así se le hizo saber al propio monarca en abril de 1665, poco antes de que le llegase el óbito<sup>304</sup>.

Tras la muerte del rey, y con el subsiguiente desconcierto que imperaba en la corte, la regencia pareció más flexible ante la idea de avenirse a unas negociaciones con la parte portuguesa, lo que inicialmente favoreció que Medina de las Torres ajustase con Fanshawe, el 17 de diciembre, un principio de acuerdo comercial<sup>305</sup>. Este limitaba a ratificar los términos de 1630 en cuanto a la regulación de los intercambios comerciales, la política arancelaria, el ingreso de los navíos mercantes y de guerra en los puertos, el desembarco de mercancías y la prevención del contrabando. Su principal novedad estribaba en la incorporación de unas cláusulas secretas por medio de las cuales la parte española aceptaba un armisticio de treinta años con Portugal.

Sin embargo, este tratado solo sirvió para alargar más la situación, pues solo desactivó temporalmente el frente portugués. Por lo demás, su vigencia fue intrascendente porque ni siquiera incluía a Alfonso VI de Portugal en condiciones de igualdad, como reclamaba su secretario Luís de Vasconcelos e Sousa, conde de Castelo Melhor, pero a lo que se resistía la regencia española por considerarlo un reconocimiento implícito de su legitimidad. Como explica

---

*Letters*, 1702: 113-130, 142-147, 149-154, 157-163, 165-170, 173-181; e igualmente las cartas de Bennet a Fanshawe entre agosto y septiembre, *Ibid.*: 241-247, 283-289.

<sup>301</sup> TNA SP 94/49/43, Richard Fanshawe to Henry Bennet, Madrid, 29/7/1665.

<sup>302</sup> *Fanshawe's Original Letters*, 1702: 163-164; Bravo Lozano, 2022: 92-93; Sanz Camañes, 2022: 168.

<sup>303</sup> Acerca del testamento del cuarto Felipe, véase *Ibid.*: 173-174, 337.

<sup>304</sup> AGS Est leg. 2533, Consulta de la Junta de Estado sobre asuntos de Inglaterra, Madrid, 17/4/1665.

<sup>305</sup> AHN Est leg. 2797/20, Tratado original concluido entre las coronas de España e Inglaterra, Madrid, 17/12/1665; los artículos secretos, en *Ibid.*, 2797/21. El texto del tratado y de sus artículos secretos se encuentra reproducido íntegramente en Abreu y Bertodano (ed.), 1751, Carlos II, I: 1-26.

Valladares Ramírez, sin la previa aprobación de la corte portuguesa, el monarca inglés no lo podía ratificar<sup>306</sup>. Pero tampoco a Carlos II de Inglaterra ni a sus halcones les gustó el acuerdo concretado por Fanshawe; lo juzgaban demasiado liviano e incluso benévolo con los intereses españoles, aparte de reincidir en las mismas ambigüedades ya existentes en el tratado de 1630 con respecto al comercio y navegación en las Indias Occidentales. No cumplía con las expectativas puestas de un desempeño político más agresivo y ambicioso.

En consecuencia, Fanshawe fue relevado como embajador en el invierno de 1666. Se lo sustituyó por Edward Montagu, ennoblecido con el título de conde de Sandwich, a quien se envió de inmediato a Madrid vía La Coruña, aunque bajo una falsa apariencia de una positiva predisposición a un acuerdo satisfactorio para ambas partes<sup>307</sup>. Fanshawe no pudo regresar a Inglaterra a causa de una grave enfermedad que le sobrevino en Madrid y que le costó la vida. Falleció a los pocos días, el 16 de junio<sup>308</sup>.

Este cúmulo de incidentes retrasó la concertación del acuerdo, ya que las negociaciones se vieron momentáneamente obstruidas en un punto muerto que agotó a ambas partes, tanto por las dificultades para desenredar la cuestión portuguesa, en la que tanta inflexibilidad exhibió el Consejo de Estado y la regencia, como por el contencioso anglo-neerlandés, debido a que las relaciones comerciales entre estas tres potencias —Inglaterra, Provincias Unidas y España— se encontraban tan interconectadas. Provisionalmente, en un ejercicio de pragmatismo de estado, el 29 de junio de 1666 las cortes de España e Inglaterra acordaron en Whitehall un tratado que regulase y garantizase el libre comercio con los Países Bajos Españoles, un mercado que le interesaba mucho al sector industrial textil de Inglaterra<sup>309</sup>. Si se quería desatar el nudo, alguien tenía que ceder primero, un paso que le correspondería a la parte más débil.

Inglaterra era por entonces la única potencia que podía actuar como mediadora por medio de un acuerdo de comercio con España que asimismo sirviese para acercar posturas entre Madrid y Lisboa como paso previo a una paz ibérica<sup>310</sup>. Las Provincias Unidas no querían implicarse en nada que peligrase su neutralidad; Francia no era una opción negociadora para España; por último, el Sacro Imperio Germánico se encontraba demasiado descolgado de las cuestiones concernientes a la Europa Occidental. En julio de 1666 el embajador Sandwich presentó, en latín, un proyecto de 34 artículos que aseguró haber formado a partir del proyecto original

---

<sup>306</sup> Valladares Ramírez, 1998: 205-207, 210.

<sup>307</sup> AGS Est leg. 2533, Declaración de Carlos II de Inglaterra, Westminster, 6/2/1666 (traducido del latín).

<sup>308</sup> Bravo Lozano, 2022: 95-97.

<sup>309</sup> AHN Est leg. 2797/25, Tratado provisional ajustado en Londres entre SMC y SMB para el libre comercio de los Países Bajos, Whitehall, 29/6/1666.

<sup>310</sup> Concordamos con Porfirio Sanz Camañes cuando se refiere al reforzamiento que conoció la posición negociadora de Inglaterra en cualquier cuestión ibérica, 2022: 174-175.

en lengua castellana acordado por el difunto Fanshawe con el duque de Sanlúcar<sup>311</sup>, pero que servirían como base para el acuerdo definitivo.

Durante la primera mitad de 1667, Medina de las Torres, Peñaranda, Sanlúcar, Sandwich y sir William Godolphin trabajaron en el acercamiento entre Madrid y Londres, cuya conclusión hubo de esperar al 23 de mayo de 1667, cuando finalmente ambas partes ajustaron el nuevo tratado comercial, de cuarenta cláusulas<sup>312</sup>, con Nithard, Medina de las Torres, Sanlúcar y Peñaranda como delegados por parte española, mientras que el conde de Sandwich hizo lo propio por el lado inglés<sup>313</sup>. El monarca inglés ratificaría el acuerdo en Westminster, el 11 de septiembre<sup>314</sup>. La trascendencia que reviste la prueba su vigencia, que cubrió los treinta años que restaban de siglo, así como su valor referencial para la diplomacia inglesa de la primera mitad del Setecientos, que lo tomarían como modelo, empezando por el tratado de Utrecht de 1713, deudor del que nos ocupa<sup>315</sup>.

Aparte de la renovación de la paz de 1660, el tratado de Madrid de 1667 nació con la vocación de redefinir el marco regulatorio dentro del cual se circunscribirían las relaciones comerciales en el futuro, justo en un momento en el que los mercaderes británicos se hallaban inmersos en la reconstrucción de sus negocios con España tras la guerra de 1655-1660. Las cláusulas de este tratado suponen una revisión de las que se recogían en los tratados anteriores de 1604 y 1630<sup>316</sup>, aunque procurando la satisfacción de las demandas de los mercaderes británicos, recogidas por escrito en *The humble complaint of merchants and others His Majesty of England's subjects [...] of losses under which they have lain by the King of Spain's breach of articles together with some proposals in order to the future*<sup>317</sup>.

---

<sup>311</sup> AGS Est leg. 2533, Proyecto de 34 artículos ajustados con el embajador Fanshawe, 17/7/1666.

<sup>312</sup> AHN Est leg. 2797/37, *Tractatus Pacis et Amicitiae inter Coronas Magnae Britanniae et Hispaniae* (el texto original del tratado y sus propuestas, incluidas las que presentó Sandwich en noviembre de 1666, fue redactado en latín); existe otra versión latina, resumida y con la ratificación del rey inglés, en AHN Sigil-Sello C 100/2 (hay páginas que presentan un serio deterioro). AGS Est leg. 2533, Relación de la última conferencia que los señores inquisidores generales duque de Sanlúcar y conde de Peñaranda tuvieron con el embajador de Inglaterra y el secretario de su embajada, Madrid, 26/2/1667; La reina consorte ordena que se tenga conferencia con el conde de Sandwich, Madrid, 22/3/1667; leg. 2539, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 27/5/1667. Al secretario de la embajada inglesa se le entregó el 28 de enero de 1667 un borrador del tratado, del que existe una copia en castellano, en AHN Est leg. 2797/34. También se recoge en los tres idiomas (inglés, latín y español), en TNA SP 103/66/1-343, *Articles of Peace, Commerce and Alliance between the Crowns of Great Britain and Spain, concluded in a treaty at Madrid, 13<sup>th</sup>/23<sup>th</sup> May, 1667*. Para una edición impresa y traducida al castellano, consúltese la versión que hemos utilizado: Abreu y Bertodano (ed.), 1751, Carlos II, I: 145-196. El tratado de 1667 fue analizado por McLachlan, 1974 [1940]: 14, 21-22.

<sup>313</sup> AHN Est leg. 2797/24, Copia del poder de Su Majestad para el tratado con Inglaterra, Madrid, 15/6/1666.

<sup>314</sup> AHN Sigil-Sello C. 82/9, Copia traducida de la ratificación del monarca inglés, Westminster, 11/9/1667.

<sup>315</sup> TNA CO 390/1, Draft of a Treaty of Commerce between Great Britain and Spain prepared by the Lord Viscount Bolingbroke, sent to the Lords Ambassadors, 29/8/1713.

<sup>316</sup> TNA SP 103/66/70-72.

<sup>317</sup> TNA SP 103/66/98. Las 49 propuestas de los mercaderes, que fueron mayoritariamente satisfechas con la firma del tratado de 1667, están reproducidas en: *Ibid.*: 300-304.

En términos generales, del tratado de 1667 cabe destacar su carácter garantista con los intereses de la comunidad mercantil británica. Básicamente, seguía las pautas del bosquejo que Sandwich presentó el 12 de noviembre de 1666, en la séptima conferencia que mantuvo en la corte, en atención a los agravios y soluciones que recogía la representación de los mercaderes<sup>318</sup>. Así pues, el nuevo tratado no solo restauraba los privilegios comerciales que el rey español concedió en 1645 a los mercaderes británicos asentados en Andalucía<sup>319</sup>, sino que ahora los hacía extensibles a todos los dominios de la Monarquía (art. IX). Tanto a los mercaderes de dicha nación como a sus negocios se les aseguraba una mejor protección jurídica frente a los jueces de contrabando y de la Inquisición, una de las condiciones de Cromwell a las que se había negado Cárdenas. Los mercaderes británicos contarían con la asistencia de un juez conservador y un grupo de cónsules para velar por la observancia de sus derechos, así como podrían acogerse a la justicia local (arts. XXXI-XXXIV).

Se permitía asimismo la libre navegación, comercio e ingreso en aguas y puertos de los dominios de ambas potencias firmantes, sin discriminar navíos civiles o militares y sin necesidad de pago de derechos ni del uso de salvoconductos. La capacidad de actuación de los jueces de contrabando contra los sospechosos de incurrir en alguna infracción quedaba muy reducida, lo que podía ser achacado de permisividad. Solo en el caso de que existiesen pruebas fundadas del transportarse de bienes prohibidos (entre los que se contaban los suministros militares no autorizados), se procedería a requisar los productos de contrabando, pero respetándose el resto de la carga y el navío (arts. IV, V, X, XIII, XV y XVII), salvo que la carga fuese transportada a bordo de un bajel de pabellón hostil a cualquiera de las dos partes firmantes. En tal caso, se confiscaría la totalidad del cargamento (art. XXVI). Por lo que se refiere a los suministros militares, se contemplaban excepciones con algunas armas ligeras, cuyo uso pudiese justificarse para la defensa personal (arts. XVI, XVIII y XXIV). En el trasfondo de dichas disposiciones se entreveía el temor de los mercaderes británicos a que las autoridades reales les embargasen sus barcos por orden del Rey Católico si este los necesitaba para alguna expedición<sup>320</sup>. Nótese cómo existía un agravio comparativo, si se considera que los navíos mercantes españoles eran sometidos a un exhaustivo examen cuando atracaban en puerto inglés<sup>321</sup>.

---

<sup>318</sup> AHN Est leg. 2797/36, Artículos de renovación y continuación de la paz entre España e Inglaterra que presentó el conde de Sandwich en la séptima conferencia, Madrid, 12/11/1666 (en latín).

<sup>319</sup> Se refiere a los privilegios comerciales otorgados en virtud de las reales cédulas de los días 10 de marzo, 26 de junio y 9 de noviembre de 1645.

<sup>320</sup> McLachlan, 1934: 302.

<sup>321</sup> Fernández Nadal, 2017: 346.

En línea con la satisfacción de las demandas de la comunidad mercantil británica, este nuevo tratado simplificaba el sistema de impuestos arancelarios, convertido en un objeto recurrente de quejas entre los mercaderes británicos<sup>322</sup>. Se esperaba que con estas rebajas fiscales también se beneficiasen algunas ramas estratégicas de la economía inglesa, tales como la actividad pesquera, exenta de contribuir a los millones, y el comercio de transporte y redistribución, que desempeñaba un rol destacado como dinamizador del sector naviero privado inglés (arts. VI-IX y XI-XII). También se habilitaba la exportación al mercado español de los productos coloniales procedentes de las posesiones inglesas en ultramar, como si de bienes oriundos de Inglaterra se tratase. Por fin, la industria textil inglesa se beneficiaría del trato directo con los Países Bajos Españoles. En suma, eran medidas encaminadas a mejorar la competitividad del sector mercantil inglés y equiparar sus condiciones de negociación a las que venían disfrutando sus competidores neerlandeses desde 1651 en adelante<sup>323</sup>. El gran fleco que el tratado de 1667 dejaba suelto, como venía siendo habitual en la diplomacia anglo-española desde 1604, era la espinosa cuestión relativa al comercio en las Indias Occidentales.

Pero el tratado de 1667 no se constreñía a cuestiones de índole estrictamente económica, pese a ser a su carácter comercial congénito, ya que también incorporaba un conjunto de cláusulas secretas adicionales encaminadas a la concreción de una paz entre España y Portugal, dos socios preferenciales para los intereses del sector mercantil inglés. Postulaba un armisticio de 45 años a modo de antesala previa al arreglo de un tratado definitivo de paz<sup>324</sup>. Incluso en caso de que la diplomacia portuguesa se negase a aceptarlo en seis meses, el monarca inglés lo ratificaría de igual modo, ya que le convenía que entrase en vigor<sup>325</sup>. Los representantes ingleses en Madrid y Lisboa presionaron a sendas cortes para que acercasen sus posturas en la concertación de una paz ibérica, que finalmente se hizo realidad el 13 de febrero de 1668<sup>326</sup>. Al rey inglés se le asignaba un rol importante como mediador y garante de la paz (arts. XI y XIII), mientras que la corte portuguesa se reservaba el derecho de involucrarse en toda alianza anglo-española, para lo cual apelaba a la existencia de intereses recíprocos (art. X).

De los resultados de las negociaciones desarrolladas entre 1660 y 1668, cuyo epílogo se prolongaría hasta el futuro acuerdo de 1670, cabe advertir el creciente grado de influencia que el monarca inglés había adquirido en la Península Ibérica. Visto con la perspectiva que

---

<sup>322</sup> Sin embargo, J. O. McLachlan sostiene que se lograron pocos avances al respecto y que los mercaderes británicos seguirían valiéndose del soborno para eludir el abono de tasas aduaneras. McLachlan, 1974 [1940]: 21.

<sup>323</sup> McLachlan, 1934: 304-305; 1974 [1940]: 20-21; Fernández Nadal, 2017: 336-337; Sanz Camañes, 2022: 175.

<sup>324</sup> AHN Est leg. 2797/35, Copia del proyecto para la tregua con Portugal, s.l., 28/1/1667.

<sup>325</sup> Valladares Ramírez, 1998: 218-219. Acerca de las negociaciones que condujeron al tratado, *Ibid.*: 214-221.

<sup>326</sup> Abreu y Bertodano (ed.), 1751, Carlos II, I: 292-316.

proporciona la distancia temporal, podría achacársele a la diplomacia española que pecase de un exceso de indulgencia en atención a las demandas inglesas, pero ciertamente no le quedaban mejores opciones a una monarquía agotada y cercada de enemigos. En 1667, mientras se negociaba con Londres y Lisboa, junto a la frontera de Flandes los franceses reunían sus tropas bajo el mando del Turenne para lanzarse sobre unos Países Bajos desguarnecidos y aislados del resto de los dominios del Rey Católico<sup>327</sup>. En semejantes circunstancias ya no tenía sentido aferrarse al orgullo ni a la reputación, por lo que la vía negociadora, respaldada por Medina de las Torres, se impuso como la más prudente y práctica ante la falta de alternativas y aliados<sup>328</sup>. Además, no hay que perder de vista que también a la Monarquía Hispánica le convenía la reanudación de los tratos comerciales con Inglaterra.

La comunidad mercantil británica asentada en los puertos meridionales españoles vivió una verdadera época dorada a lo largo del último tercio del siglo, desde 1667, cuando no dejó de crecer en su número. Por su estrecha vinculación con el comercio colonial y la política naval atlántica de la Monarquía, nos interesa concretamente el área gaditana, que se consolidó como una escala obligada para los barcos de la *Royal Navy* y de la flota mercante inglesa que necesitaban abastecerse y hacer labores de mantenimiento. Las investigaciones de Martínez Ruiz y Guadalupe Carrasco corroboran la expansión que conoció esa comunidad mercantil, que para 1670-1673 llegaría a contar en la ciudad de Cádiz con 20-36 individuos y en torno a 16-18 compañías activas durante la segunda mitad de siglo<sup>329</sup>. Entre otras razones, acudían a la zona seducidos por su fiscalidad, más ventajosa que la de Sevilla, pero también por las posibilidades que ofrecía para remitir mercancías a las Indias españolas aprovechando que la cabecera de las flotas *de facto* ya se había trasladado a la bahía de Cádiz<sup>330</sup>.

A causa de la cada vez mayor irregularidad e intermitencia que fue experimentando el sistema de flotas y galeones a las Indias en la segunda mitad del siglo XVII, cuando las suspensiones adquirieron una frecuencia casi rutinaria, los mercaderes británicos radicados en el entorno de la bahía de Cádiz necesitaron valerse de vías alternativas si querían introducirse en el mercado virreinal indiano. Y en sus esfuerzos contaron con la inestimable colaboración de sus socios comerciales que operaban desde ultramar<sup>331</sup>, en la otra vía principal de infiltración en el monopolio colonial español: la isla de Jamaica.

---

<sup>327</sup> Una referencia actual sobre la Guerra de la Devolución (1667-1668), en Rodríguez Hernández, 2007.

<sup>328</sup> Valladares Ramírez, 1998: 213.

<sup>329</sup> Carrasco González, 1997a: 333, 338-339, 341; Martínez Ruiz, 2011: 178-181, 186-187.

<sup>330</sup> García-Baquero González, 1991: 36-65; Bustos Rodríguez, 2005: 50-51; Díaz Blanco, 2012: 231.

<sup>331</sup> Zahedieh, 1986a: 573, 580, 583; 1986b: 216; 2001: 412; 2010: 268. La colonia mercantil británica en Cádiz sobreviviría con éxito a la Jamaica inglesa y conviviría con ella. Martínez Ruiz, 2011: 178.

## 5.5. Ecos del *Western Design*: hacia un nuevo orden geopolítico en el Caribe (1660-1670)

Ya que *al otro lado de la línea* las relaciones internacionales operaban bajo dinámicas propias, el armisticio anglo-español en suelo europeo no contempló ninguna verdadera paz para las Indias. La retirada española de Jamaica en 1660, fruto de la momentánea renuncia de Felipe IV a intentar su recuperación por la vía militar, esperanzado en lograrlo a través de la negociación con el nuevo ejecutivo inglés, no favoreció el cese de las operaciones militares en el conjunto de la región antillana. Los años de 1660-1662 estuvieron marcados en Jamaica y el resto de las Antillas por una suerte de tregua no pactada, por así decirlo, que brindó a los ingleses un margen de tiempo esencial para trazar una hoja de ruta con respecto a la nueva conquista y el resto del ámbito antillano sobre el que ya ejercían control.

Coincidió con un punto de inflexión en las estructuras socio-económicas de la región al socaire del despegue del modelo de plantación —o *colonias del azúcar*— que marcaría la hoja de ruta de la política colonial inglesa en las Indias Occidentales. La plantación se percibía como una fuente de riqueza y bienestar para la metrópoli y sus súbditos, que explica la revalorización que conoció el Caribe anglosajón en aquellos años, en contraposición con el papel más relegado de las colonias septentrionales. Ello acompañó también una progresiva reformulación de la idea de *imperio* en el pensamiento económico inglés de la segunda mitad del siglo XVII, de la mano de Josiah Child, Dalby Thomas y Charles Davenant; fue en los años sesenta cuando empezó a ajustarse el arquetipo clásico con el que asociamos el imperialismo mercantilista europeo en su fase de plenitud, desprendiéndose de los últimos remanentes de su concepción más temprana, isabelina y puritana, que había conocido en la persona de Cromwell a su último epígono<sup>332</sup>.

Conforme los intereses estrictamente mercantilistas emergían a un primer plano, también la relación de la metrópoli inglesa con el Nuevo Mundo experimentaba cambios. Jamaica ofrecía un gran potencial para la expansión del modelo de plantación y del comercio triangular atlántico asociado. Así lo exponía un minucioso informe de 1660, de autoría desconocida, que iba dirigido al rey y en el que se le exponía el valor económico y geoestratégico de la isla<sup>333</sup>. A Carlos II también le llegó un aluvión de peticiones de mercaderes interesados en comerciar con Jamaica, pero temerosos de que la restituyese al monarca español, algo que no admitirían bajo ningún concepto<sup>334</sup>. Frente a dicha disyuntiva, el rey inglés priorizó los intereses de sus

---

<sup>332</sup> Hobsbawm, 1965: 50; Canny, 2001: 21-22; Beckles, 2001: 218-219; Zahedieh, 2010: 137-138.

<sup>333</sup> TNA CO 1/14/136-140, Some Considerations why His Majesty should keep and supply Jamaica, s.f. [1660].

<sup>334</sup> TNA CO 1/14/29, The humble petition of merchants and other interested in and trading to the English plantations in America [1660]; CSPC 1574-1660, Order of the King in Council, upon petitions of merchants trading to the English plantations in America, Whitehall, 4/7/1660.

mercaderes coloniales y, siguiendo con los consejos del perspicaz Clarendon, adoptó una línea de actuación más coherente en materia colonial, que tenía como objetivo reafirmar la autoridad regia en ultramar<sup>335</sup>.

Se designó un comité competente para la administración de las plantaciones, el *Council for (Foreign) Plantations*, por medio del cual las colonias se someterían a una inspección uniforme, aunque conservando sus órganos asamblearios propios, y se planteó asimismo la fundación de una Compañía de las Indias Occidentales, a imitación de la EIC<sup>336</sup>. El traspaso de poderes en las colonias inglesas del Caribe para restablecer la autoridad de la Corona fue incruento, lo que pone de manifiesto el pragmatismo que imperó por parte de las asambleas coloniales en la aceptación de los hechos consumados. Nos encontramos ante una reedición a la inversa del relevo político que la República había orquestado una década atrás en las islas del Caribe; diez años después, en el verano de 1660, de resultas del restablecimiento de la Corona, esta vio la ocasión de revertir la situación y desquitarse<sup>337</sup>.

En la primavera de 1660 llegaron a las colonias anglosajonas de las Antillas las primeras noticias en torno a los desórdenes en que se hallaba sumida la metrópoli. Ante el incierto panorama, se requería a los gobernadores coloniales que permaneciesen en sus puestos a la espera de nuevas instrucciones una vez que empezase a definirse el horizonte<sup>338</sup>. En verano se confirmó el triunfo de la contrarrevolución presbiteriana, para aparente regocijo de los empresarios coloniales<sup>339</sup>. Si tales expresiones de sentida lealtad eran sinceras o no, es algo que no podemos valorar, pero no estuvo libre de fricciones. La rehabilitación de Lord Willoughby para el gobierno de las colonias de Barbados, San Cristóbal, Nieves, Antiguas y Montserrat, conforme a los términos de la patente que la Corona expidió en su tiempo al conde de Carlisle<sup>340</sup>, no estuvo exenta de polémica entre los integrantes de la oligarquía insular, quienes cuestionaban la vigencia de la patente, en particular en la primera isla<sup>341</sup>.

---

<sup>335</sup> Taylor, 1969: 200-201; Beckles, 2001: 236; Elliott, 2006: 225, 233; Zahedieh, 2010: 41-46.

<sup>336</sup> CSPC 1574-1660, Order of the King in Council sitting as a Committee of the Plantations, 16/7/1660. Para la composición del comité se designó a figuras relevantes, como Edward Hyde, el conde de Southampton, el conde de Manchester, el conde de Lincoln, el conde de Marlborough, el vizconde Saye & Seale, etc., cuyos emolumentos no sobrepasarían las 300 libras anuales. *Ibid.*, Instructions for the Council appointed for Foreign Plantations, Westminster, 1/12/1660; Minutes of three meetings of the Council for Foreign Plantations, 17-31/12/1660. Para una referencia bibliográfica, véase Zahedieh, 2010: 41, 46-47.

<sup>337</sup> Dicha transferencia de poderes también afectó a las colonias de América Septentrional. TNA CO 1/14/10-19.

<sup>338</sup> TNA CO 1/14/4, An extract of a letter from the Barbados, 6/5/1660.

<sup>339</sup> CSPC 1574-1660, Petition of planters and merchants of the Caribbee Islands to the King, [July, 1660].

<sup>340</sup> TNA CO 1/14/38, The King to Francis Lord Willoughby of Parham, Whitehall, 9/7/1660; CSPC 1574-1660, Committee for Plantations, concerning the patents of Lords Carlisle and Willoughby, 20/8/1660.

<sup>341</sup> TNA CO 1/14/64-65, The Humble Petition of the Planters of the Island of Barbados and St Christopher, &c.; the Humble Petition of the Planters and Merchants of the Caribbee Islands [1660].

Pese a esta renuencia inicial a aceptar los designios de la Corona, esta terminó por imponer su voluntad, incluso en Barbados, donde el gobierno reposó transitoriamente en las manos de Thomas Modyford, hasta que la Corona lo conminó a dimitir y traspasar sus poderes a Willoughby, en enero de 1661. En St. Michael's Town (Barbados) se oficializó la proclamación de Carlos como rey de Inglaterra; se retiraron las armas de la República y en su lugar se izó el estandarte real. A Daniel Searle, gobernador republicano saliente, se le permitió que conservase su escaño en el cabildo insular<sup>342</sup>. En diciembre de 1660 le llegaron a Modyford las cartas del rey instándole a reconocer a Lord Willoughby como nuevo gobernador, a quien le serían confirmados estos poderes hasta el 12 de junio de 1663, en virtud de una comisión expedida desde el Parlamento de Westminster<sup>343</sup>.

En el caso jamaicano la situación excepcional que rodeaba a la isla sí exigió una actitud más transigente por parte de la metrópoli, habida cuenta del limbo legal en que se encontraba su gobernador militar, Edward D'Oyley, cuyo cargo como comandante en jefe del ejército expedicionario no pudo ser confirmado por Oliver Cromwell, dado su súbito fallecimiento y los desórdenes que siguieron. En los meses transitorios de 1660, hasta confirmarse el desenlace de los tumultos que sacudían las Islas Británicas, a D'Oyley lo atribulaba su futuro personal en la isla, todavía un presidio militar que para su subsistencia aún dependía de las escasas provisiones que intermitentemente se le enviaban desde la metrópoli<sup>344</sup>. Desde mayo de 1660 de nuevo se cernía el fantasma de la escasez, con las existencias de los almacenes prontas a agotarse y sin que quedasen provisiones para más de ocho meses. Durante su ejercicio como gobernador de Jamaica, D'Oyley nunca dejó de alertar a la metrópoli de sus crónicos problemas de abastecimiento y falta de numerario, de los que seguiría informando hasta abril de 1661<sup>345</sup>.

Pero habida cuenta de su pasado *roundhead*, Edward D'Oyley era alguien incómodo para el régimen de la Restauración, a pesar de los esfuerzos que este realizó para congraciarse con la causa monárquica y salvar su puesto, como tantos oficiales del NMA hicieron en la tesitura de 1660. La isla de Jamaica era un hervidero en aquel año; en abril, D'Oyley reprimió con dureza un motín e hizo ejecutar a sus instigadores principales, los coroneles Tyson y Raymond, tras un juicio sumarísimo. De esos tumultos dejó constancia el delegado William Beeston,

---

<sup>342</sup> CSPC 1574-1660, Minutes of Council of Barbados, Barbados, July-August, 1660; TNA CO 1/14/141, [Council for Plantations], November, 1660.

<sup>343</sup> TNA CO 1/15/2, Thomas Modyford's resignation to Lord Willoughby, Barbados, 25/1/1661; CO 1/17/139-142, Instructions to Lord Willoughby, Whitehall, 16/6/1663; CSPC 1661-1668, Commission to Francis Lord Willoughby, Westminster, 12/6/1663.

<sup>344</sup> TNA CO 1/14/7, Lieutenant General Edward D'Oyley to Commissioners of the Admiralty and Navy, Jamaica, 1/6/1660; 14/24, Cornelius Burroughs to the Commissioners of the Navy, Jamaica, 20/6/1660.

<sup>345</sup> TNA CO 1/14/51-58, Edward D'Oyley to the Commissioners of the Admiralty, Jamaica, 26/7/1660; CO 1/15/78, Edward D'Oyley to the Commissioners of the Admiralty and Navy, Jamaica, 13/4/1661.

tras llegar a la isla el día 27 de ese mes<sup>346</sup>. Pese a todos los inconvenientes que mediaban y la desconfianza que despertaba D'Oyley, desde la metrópoli se decidió mantenerlo en el puesto mientras se decidía el futuro de la isla. El 2 de febrero de 1661 se le concedió a Edward D'Oyley su comisión para regular su situación al frente del gobierno de Jamaica y revalidar su rango como comandante en jefe. Con ella iban las instrucciones que debería observar durante el ejercicio de sus funciones, que lógicamente incluía la obediencia a la Corona y las leyes inglesas. En caso de fallecer durante el ejercicio de sus funciones, un consejo *ad hoc* asumiría con carácter provisional todas sus responsabilidades hasta nombrar un nuevo gobernador<sup>347</sup>.

Lo cierto es que las nuevas instrucciones no hacían sino reafirmar los planes generales que en 1655 había bosquejado Cromwell para la isla, solo que ahora D'Oyley debía lealtad al rey. Si bien hasta mayo de 1661 no le llegaría su comisión con las instrucciones, D'Oyley ya se había convertido a efectos prácticos en el primer gobernador de la Jamaica inglesa. Todavía la isla poseía una atmósfera militar inconfundible, como así lo reflejaba la propia composición del gabinete de gobierno, integrado por los coroneles Philip Ward y Samuel Barry, el teniente coronel Henry Archibold, el *major* John Cope y el capitán Thomas Ballard<sup>348</sup>. En abril del año 1660 Phillip Ward había recibido del Consejo de Estado una comisión para el gobierno de San Cristóbal, la cual se vería rescindida una vez la Corona se terminase decantando por Lord Willoughby, y todo pese a que Ward había contado con los importantes avales de Thomas Fairfax, Oliver St.-John, Richard Onslow, George Monck, Gilbert Gerard, John Temple, etc.<sup>349</sup>.

Pero no es menos cierto que bajo el gobierno de Edward D'Oyley se emprendieron los primeros pasos en la organización de un gobierno civil para la isla. En su desempeño fue asistido por un consejo de doce miembros, once de ellos elegidos entre los habitantes militares y civiles de la propia isla, y un duodécimo que ejerciese como secretario, según se recogía en la instrucción núm. 3. También dispuso de la ayuda de su agregado militar, el capitán Thomas Lynch, quien fungiría como gobernador de la isla a partir de los años setenta<sup>350</sup>. El 18 de junio de 1661 tuvo lugar en Point Cagway la primera reunión del Consejo, en la que se aprobó la creación de dos tribunales para la isla con sus correspondientes jueces de paz, en lo que fue uno de los primeros pasos hacia la articulación de un gobierno civil. Concurrieron: Edward

---

<sup>346</sup> Taylor, 1969: 195, 197-199; Pestana, 2017: 212-213, 230.

<sup>347</sup> BL Add MS 12428, Commission of Colonel Edward D'Oyley to be Governor of Jamaica, fols. 7-13 [con las instrucciones]; también en TNA CO 1/15/22; CO 138/1/3-8; *D'Oyley's Journal*: 106v. Referencias a la llegada del *Convertine* a Jamaica y a las instrucciones entregadas a D'Oyley, en Taylor, 1969: 200-201.

<sup>348</sup> CSPC 1574-1660, Lieutenant General Edward D'Oyley to Secretary Nicholas, Jamaica, 11/9/1660; Taylor, 1969: 202-203; Pestana, 2017: 231.

<sup>349</sup> TNA CO 1/14/3, Commission to Colonel Philip Ward, Whitehall, 24/4/1660.

<sup>350</sup> BL Add MS 12428, fol. 10; TNA CO 1/14/115-121, Thomas Lynch's Considerations..., November, 1660.

D'Oyley, en calidad de presidente, Richard Povey, secretario, Philip Ward, Richard Wilbraham, Henry Archibold, Thomas Fairfax, John Cope, William Valet, Thomas Ballard, Cornelius Burroughs, John Harrington y Humphrey Groves<sup>351</sup>.

Las instrucciones dadas a D'Oyley recogían pautas encaminadas al fomento del comercio y la industria de la isla<sup>352</sup>. En realidad, no era nada nuevo que no hubiese bosquejado el *Lord Protector* cinco años atrás ni a lo que hubiesen sido ajenos los mandos militares durante las operaciones militares contra la guerrilla española. Thomas Lynch propuso en 1660 un plan de gobierno articulado en ocho puntos, en los que incidía en una serie de cuestiones esenciales: poblar y fortificar la isla para asegurar su defensa, desmovilizar al ejército expedicionario y licenciar a los soldados, para lo que calculaba un coste de 32.000 libras, instaurar un gobierno civil, permitir el libre comercio sin exacciones durante un lustro (como mínimo) y explotar sus posibilidades agropecuarias, sus recursos forestales y mineros<sup>353</sup>.

De hacerse prosperar la isla, se esperaba que sus plantaciones rindiesen para las arcas reales unos ingresos de varios centenares de miles de libras esterlinas al año —Barbados rendía 100.000 libras esterlinas anuales— y estimulase la navegación comercial<sup>354</sup>. Íntimamente ligada con el modelo de plantación se encontraba la trata negrera, lo que traía consigo la propuesta de hacer de Jamaica un nodo comercial del tráfico de esclavos procedentes de África, como sostuvieron Edward D'Oyley, el conde de Marlborough y el gobernador Lord Windsor, partidarios de recabar la participación de la RAC y de la Corona para el envío de centenares de esclavos a la isla<sup>355</sup>. En el trasfondo se entreveía la rivalidad anglo-neerlandesa por la primacía del comercio negrero con las Indias españolas<sup>356</sup>.

Pero si la proyección de una Jamaica próspera era una tarea fácil, su materialización se encontraría con una senda repleta de dificultades en la década inicial de los años sesenta. Ni las continuas loas que cantaban la abundancia de la naturaleza jamaicana, un tópico recurrente en

---

<sup>351</sup> TNA CO 139/1/11-12, Council of Jamaica, Point Cagway, 18/6/1661. Para una lista más completa de los sucesivos gobiernos jamaicanos: CO 140/1, Jamaica, *Sessional Papers*, 1661-1664.

<sup>352</sup> BL Add MS 12428, Commission of Colonel Edward D'Oyley..., fol. 8.

<sup>353</sup> TNA 1/14/115-121, Thomas Lynch's Considerations.

<sup>354</sup> TNA CO 1/14/137, Some Considerations.

<sup>355</sup> BL Add MS 11410, The Relation of Colonel D'Oyley, fol. 14rv; TNA CO 1/14/123, Marlborough's Proposals concerning Jamaica, 30/11/1660; 14/137-138, Some Considerations [núms. 11, 14, 16 y 21]; CO 1/15/123, Narrative of the buying and forfeiture of a shipload of negroes, Jamaica, 14/6/1660; CO 1/16/136, Further additional instructions for Thomas Lord Windsor, our Governor of Jamaica, Whitehall, 23/4/1662; CSPC 1661-1668, Petition of Thomas Lord Windsor to the King, 28/6/1664.

<sup>356</sup> TNA CO 1/15/123, Minutes of the Council for Foreign Plantations, 1/7/1661; CO 1/16/75-76, Captain Whiting to the Officers of His Majesty's Navy, *Diamond*, Harbour of Cagway (Jamaica), 10/3/1662; CO 1/17/21-22, Desires of The Royal Adventurers to Africa, 26/2/1663; 17/205-208, Charles Lyttleton to Secretary Henry Bennet, Jamaica, 15/10/1663; CSPC 1661-1668, Petition of Colonel Guy Molesworth to the King, 30/5/1663. Véase el pulso en 1662 por el asiento negrero de Grillo y Lomelín, que se decantó a favor de los neerlandeses. Herrero Sánchez, 2000: 357; Klooster, 2014: 26-28.

los informes remitidos a la metrópoli desde la isla, ni los esfuerzos propagandísticos que ensalzaban las victorias de Edward D'Oyley sobre los españoles en aras de promover la llegada de pioneros voluntarios y dispuestos a trabajar la tierra surtió el efecto deseado<sup>357</sup>. Todavía en los primeros años sesenta Jamaica era demasiado dependiente del abastecimiento exterior como para generar beneficios por sí misma<sup>358</sup>. Entre 1660 y 1662 la población de la isla, excluyendo a los cimarrones que resistían en los bosques, evolucionó desde los 2.000 a los 4.200 individuos, en cifras redondeadas, incluyendo en el cómputo a los negros acaudillados por Juan de Bolas, que se habían unido a la causa inglesa, por lo que se duplicó en dos años<sup>359</sup>. Con todo, seguía siendo un volumen demográfico muy reducido y dominado por los varones adultos, que representaban el 62% del total para 2.900 acres de superficie cultivada (Tabla 18).

Tampoco fue posible su conversión en base de la trata esclavista, dada la desconexión con las principales rutas marítimas del tráfico negrero, la ausencia de comunicaciones más directas con el África tropical y lo desaconsejable de enviar esclavos cuando pervivían importantes focos de resistencia cimarrona en el interior montañoso, cuyo número se estimaba en unos trescientos individuos, que llevaría décadas suprimir y un coste de 250.000 libras para las arcas reales<sup>360</sup>. Al principio se prefirieron los servicios de los siervos de origen británico, lo que dificultó el auge de Jamaica como economía esclavista, pero la ausencia de fuertes incentivos económicos no despertaba el entusiasmo de los trabajadores blancos<sup>361</sup>, menos aún en un contexto de mejora de las condiciones materiales y alza de los sueldos en Inglaterra, donde se hacía eco un discurso natalista y anti emigración, promovido por personalidades públicas de la enjundia de William Petty y Roger Coke. Habría que esperar a los setenta para que se empezase a invertir en serio en la economía insular y se cimentase la futura prosperidad<sup>362</sup>.

En lo que sí se pudo avanzar desde el comienzo fue en la fortificación de la isla y en mejorar su abastecimiento desde el exterior. En octubre de 1660 se aprobó el envío de nuevos

---

<sup>357</sup> TNA CO 1/14/115-121, Thomas Lynch's Considerations; 14/125-134, Long Report; 14/136-137, Some Considerations; BL Add MS 11410, A Brief Account of the Island of Jamaica, fols. 3r-5r; The Relation of Colonel D'Oyley, upon his service from Jamaica, directed to the Lord Chancellor, fols. 10v-15r; Littleton's Account, fols. 15v-18v; Eg MS 2395, A Report Concerning the Affairs in America, Tobias Bridge, Martin Noel and Stephen Winthrop, 2/6/165[7]; Pestana, 2017: 326-327.

<sup>358</sup> TNA CO 1/15/137, Report of the Council of Foreign Plantations to His Majesty, [July, 1661].

<sup>359</sup> Algunas cifras sobre la temprana demografía de la Jamaica inglesa pueden encontrarse en las siguientes fuentes consultadas: TNA CO 1/14/133, Long Report; 14/136, Some Considerations; CO 1/15/193, A Brief Account of the Inhabitants in the island of Jamaica [1661]; BL Eg 2395, Committee of the Council of Foreign Plantations, 10/1/1660, fols. 289r-290r; Pestana, 2017: 159, 161, 309.

<sup>360</sup> AGI SD leg. 178A, Relación de Pedro Bayona sobre Jamaica, Madrid, 12/8/1660. Pestana, 2017: 202-203, 205, 207-209, 328. Estas campañas son conocidas como la «primera guerra cimarrona» (*First Maroon War*), objeto de múltiples estudios. Long, 1774; Black, 1973 [1958]: 83-84; Patterson, 1970: 289-325; Pérez Tostado, 2011: 207.

<sup>361</sup> TNA CO 1/14/119, Thomas Lynch's Considerations; CO 139/1/12-13, Council of Jamaica, 3/7/1661; 1/16, Orders by D'Oyley, Jamaica, 3/7/1662; BL Add MS 11410, The Relation of Colonel D'Oyley, fol. 13v.

<sup>362</sup> Beckles, 2002: 232; Pestana, 2017: 240-245.

suministros militares y se consignaron 2.000-3.000 libras (la cantidad no se especifica mejor) para tareas de fortificación<sup>363</sup>, 4.915 libras para municiones, pertrechos y bastimentos<sup>364</sup>; al año siguiente, se aprobó un presupuesto de 2.000 libras para las obras de mantenimiento del fuerte de Cagway<sup>365</sup>. Este castillo protegía la bahía homónima, capaz de albergar hasta 200 bajeles y próxima a Santiago de la Vega (Spanish Town), el mayor núcleo de población. En Cagway Point, en el extremo de la península que cerraba la boca de la bahía, se fundó la ciudad de Port Royal en 1664. En ese emplazamiento ya había sido erigido Fort Cromwell, rebautizado Fort Charles en 1660, cuyo cometido era guardar el acceso a la dársena<sup>366</sup>. En Port Morant y Spanish Town se emplazaron barracones para albergar la milicia, mientras que algunos campos de labranza y áreas de pasto se fortificaron con empalizadas para prevenir las incursiones de los cimarrones. La costa septentrional, más accidentada, siguió mayormente desprotegida<sup>367</sup>.

Esta condición híbrida de Jamaica, entre una colonia en fase embrionaria y un presidio militar fue acaso uno de los principales factores que incidieron en contra de la llegada de nuevos pobladores, a quienes no les agradaba la presencia de la soldadesca. Así lo advirtió Thomas Lynch, quien abogó por la disolución de la fuerza expedicionaria, convencido de que una milicia de colonos propietarios demostraría mayor compromiso en la defensa de la isla<sup>368</sup>. D'Oyley continuó trabajando en aras del incipiente desarrollo comercial de la isla<sup>369</sup>, pero sin recoger los frutos. Alegando motivos privados, dimitió como gobernador<sup>370</sup>. Lo sucedió en el cargo Thomas Lord Windsor, futuro conde de Plymouth, el primero elegido por designación real<sup>371</sup>, a quien se le entregó la patente real con las quince instrucciones correspondientes el 2 de agosto de 1661, asignándosele unos generosos emolumentos de 2.000 libras anuales —compárese con las 800 libras anuales que D'Oyley había fijado como salario propio—<sup>372</sup>.

---

<sup>363</sup> TNA CO 1/14/111, Supplies necessary to be sent to Jamaica, [Whitehall], 18/10/1660.

<sup>364</sup> TNA CO 1/14/112, Estimate of the charge of powder, shot, match, long pikes and several other supplies, Office of the Ordnance, 13/11/1660; 14/113-114, Petitions of Captains Thomas Lynch and Epenetus Cross to the Privy Council and Order of the King in Council, for the Committee for Jamaica, Whitehall, 28/11/1660.

<sup>365</sup> TNA CO 1/15/80, His Majesty's Council for Foreign Plantations, Whitehall, 15/4/1661.

<sup>366</sup> BL Add MS 11410, A Brief Account of the Island of Jamaica, fol. 5r; Charles Lyttleton, A Brief Account of the State of Jamaica at his return from thence to the Lord Chancellor [1663], fol. 16r. Referencias a la fundación y emplazamiento de Port Royal, en Zahedieh, 2010: 140, 142; Pestana, 2017: 221-222.

<sup>367</sup> AGI SD leg. 178A, Relación de Pedro Bayona sobre Jamaica, Madrid, 12/8/1660. Una descripción de estos asentamientos, en TNA CO 1/18/264, Charles Lyttleton, An Account of the State of Jamaica, 3/10/1664.

<sup>368</sup> TNA CO 1/14/115-118, Thomas Lynch's Considerations, November, 1660.

<sup>369</sup> TNA CO 139/1/12-17, Minutes of the Council of Jamaica and letters by D'Oyley to His Majesty, 1661-1662.

<sup>370</sup> TNA CO 1/15/137, Report of the Council of Foreign Plantations to His Majesty, [July, 1661].

<sup>371</sup> Thomas Lord Windsor, de origen aristocrático, era un perfil que se ajustaba mejor a las preferencias del monarca, quien desconfiaba de los militares, acaso por las reminiscencias evocadoras del reciente pasado republicano. Pestana, 2017: 231. Una aproximación biográfica, en *DNB*, 1900, LXII: 175-177.

<sup>372</sup> BL Add MS 12428, Commission of Lord Windsor to be Governor in Chief of Jamaica, 2/8/1661, fols. 15r-18v; Eg MS 2395, Overtures for the better providing for Jamaica, fols. 301r-302r.

A las instrucciones originales se les añadirían en marzo de 1662 otras siete nuevas que suscribían la labor comenzada por D'Oyley, con un especial énfasis en el poblamiento de la isla, el desarrollo de la administración civil, la instauración de una corte del almirantazgo que juzgase incidentes marítimos y el fomento de la economía a través del cultivo de la tierra y del libre comercio<sup>373</sup>. La propia Corona emitió una proclamación real el 14 de diciembre de 1661 en la que prometía la concesión de parcelas de 30 acres cultivables para cualquier persona mayor de doce años, sin distinción de género, que fijase su residencia —o fuese a hacerlo en un plazo de dos años— en Jamaica y trabajase la tierra asignada, cuya titularidad sería hereditaria. Conllevaba el derecho del uso de los edificios existentes, de construir otros nuevos y de fundar mayorazgos. He aquí los tempranos orígenes de las *great-houses* tan características del paisaje rural y esclavista jamaicano. A cambio, los beneficiarios se obligaban a defender la isla en caso de insurrección, motín o invasión extranjera. Los nacidos en Jamaica de padres naturales ingleses se acogerían a las libertades y privilegios que implicaba dicha condición<sup>374</sup>.



**Fig. 19.** Casa solariega Drax Hall, en Bowling Alley Hill, St.-George Parish (Barbados), de estilo jacobino y construida a partir de los años 1650. La familia Drax, a través de sus integrantes James y William, fue pionera en la explotación del cultivo de caña de azúcar en Barbados, participe en la temprana colonización de Jamaica y en la trata negrera. Parker, 2012. Fuente: fotografía de Jonathan Smith para el diario *The Guardian* [online]: [www.theguardian.com/world/2020/dec/12/hes-the-mp-with-the-downton-abbey-lifestyle-but-the-shadow-of-slavery-hangs-over-the-gilded-life-of-richard-drax](http://www.theguardian.com/world/2020/dec/12/hes-the-mp-with-the-downton-abbey-lifestyle-but-the-shadow-of-slavery-hangs-over-the-gilded-life-of-richard-drax).

Windsor ejercería sus funciones como gobernador por muy breve período de tiempo; recién llegado a Jamaica en agosto de 1662, abandonaría la isla al cabo de tres meses, el 28 de octubre de 1662, alegando motivos de salud, sin cumplir con la mayoría de tareas

<sup>373</sup> TNA CO 1/16/84-96, Instructions to Thomas lord Windsor, Governor of Jamaica, Whitehall, 21/3/1662.

<sup>374</sup> El documento de la proclamación puede localizarse en TNA CO 1/15/183; CO 139/1/18.

encomendadas<sup>375</sup>. Pero fue bajo su gobierno cuando se procedió a la disolución del ejército expedicionario, tras siete años de servicio en la isla, reemplazándose por una milicia<sup>376</sup>, que se organizó en los siguientes regimientos: 1) Lord Windsor y John Man, en Port Royal; 2) Thomas Fuller, en Spanish Town y Passage Fort; 3) Thomas Lynch, en Port Morant; 4) Samuel Barry, en Liguanea; y 5) John Cope, en Guanaboa<sup>377</sup>.

Como se especificaba en las instrucciones adicionales, la fuerza convencional quedó reducida a 400 infantes y 150 soldados de caballería. Al resto de efectivos, en vez de abonárseles las licencias, se les pagó un real donativo de 12.274 libras, lo que no suponía más de 8 libras por persona. La cantidad fue distribuida de la siguiente forma: 2.652 libras, 5 chelines y 7 peniques para el regimiento de Samuel Barry, en Liguanea; 2.582 libras, 4 chelines y 1 penique para el regimiento del coronel Thomas Lynch, acuartelado en Port Royal, Yallahs y Morant; 2.840 libras, 12 chelines y 6 peniques al regimiento de Cornelius Burroughs, en Guanaboa; 2.671 libras y 3 chelines al regimiento de Thomas Ballard, radicado en Spanish Town, Passage Fort y Angels; finalmente, 1.527 libras y 15 chelines a la caballería del capitán Robert Nelson<sup>378</sup>. Pese a que la partida enviada por la Corona era de 21.200 libras, no cundió más, ya que Windsor hizo un uso fraudulento del dinero restante para beneficiar a sus allegados<sup>379</sup>. En septiembre de 1662, la milicia empezaba a estar operativa; contaba con 1.820 efectivos, que pronto ascenderían a 2.500 hombres, sumándose el regimiento de negros de Juan de Bolas. En palabras de Charles Lyttleton, las aptitudes combativas de la milicia eran mediocres<sup>380</sup>.

En calidad de gobernador interino, Charles Lyttleton completó las labores de gobierno que Windsor dejó pendientes a su marcha, para lo cual contaría con la ayuda de Thomas Lynch, quien sería investido presidente en abril de 1664, en espera del siguiente gobernador comisionado por la Corona<sup>381</sup>. Este no sería otro que el potentado plantador Modyford, a quien se le otorgó su patente el 15 de febrero de 1664, aunque no llegaría a la isla hasta mayo o junio. Para

---

<sup>375</sup> TNA CO 1/17/181, A Statement of Charles Lyttleton's case, Jamaica, 15/8/1663; BL Add MS 11410, Condition of Jamaica.

<sup>376</sup> BL Add MS 11410, Additional Instructions to Lord Windsor, Whitehall, 23/4/1662, fols. 149r-150v; Eg MS 2395, Overtures for the better providing for Jamaica, fol. 301r. De la obligación de tomar las armas quedaron exentos los cuáqueros por razones religiosas, si bien podían hacerlo voluntariamente. TNA CO 139/1/35, By order of Thomas Lord Windsor, Point Cagway, 10/10/1662.

<sup>377</sup> BL Add MS 11410, Charles Lyttleton, A Brief Account of the State of Jamaica, fols. 16v-17r; Taylor, 1969: 207-208; Pestana, 2017: 210-211.

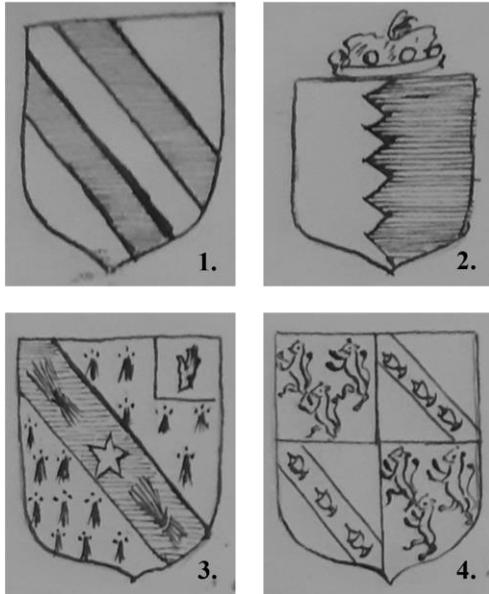
<sup>378</sup> TNA CO 1/16/136, Further additional instructions for Thomas Lord Windsor, Whitehall, 23/4/1662; CSPC 1661-1668, Minutes of the Council of Jamaica, 19-20/9/1662; BL Add MS 11410, The condition of Jamaica, fol. 5v; Additional Instructions, fol. 150v.

<sup>379</sup> Taylor, 1969: 207-208; Pestana, 2017: 210, 231.

<sup>380</sup> TNA CO 1/18/264, 266, Charles Lyttleton, An Account of the State of Jamaica, 3/10/1664; CO 139/1/38-39, Charles Lyttleton, with the advice and consent of the Council, St. Jago de la Vega, 1/2/1662; BL Add MS 11410, Account of the officers and soldiers of the Militia, 2/9/1662, fol. 8r; Charles Lyttleton's Brief Account, fol. 17rv.

<sup>381</sup> TNA CO 139/1/35-39, Minutes and Acts of the Council of Jamaica, November, 1662-February, 1663.

entonces, diez años después de la expedición del *Western Design*, la isla contaba con sus propios órganos representativos, un tribunal del almirantazgo, judicaturas civiles y una milicia, a la que Modyford dotó, en enero de 1666, de un severo código legal militar de 45 leyes, que castigaba con la muerte la blasfemia, la embriaguez, el absentismo y la insubordinación<sup>382</sup>. La población jamaicana debió superar entonces, en junio de 1664, la barrera de los 5.000 seres,



**Fig. 20.** Dibujo a pluma de los escudos de los cuatro primeros gobernadores ingleses de Jamaica. 1. D'Oyley; 2. Windsor; 3. Modyford; 4. Lynch. Fuente: BL Add MS 12428, fol. 4r.

según los informes de Charles Lyttleton y Thomas Lynch, aunque es difícil de precisar por la creciente afluencia de corsarios y filibusteros, que debió significar una población flotante adicional de 1.500 individuos en 1662<sup>383</sup>.

Como los índices de ocupación del terreno seguían siendo ínfimos, sobre todo en comparación con las mayores densidades demográficas que acusaba el resto de las Antillas anglosajonas, donde residían más de 60.000 individuos, se optó por usarlos como vanguardia de la colonización y trasplantarlos en Jamaica<sup>384</sup>. El reparto de lotes de tierra, la libertad de comercio y el libre ejercicio del culto fueron los incentivos habituales para atraer a los pioneros<sup>385</sup>. Bajo las

administraciones de Windsor y Modyford se promovió esta transferencia del excedente demográfico de otras islas a Jamaica, muy especialmente desde la saturada Barbados, con cuyas autoridades contactaron los gobernadores jamaicanos para recabar su colaboración<sup>386</sup>. Se estima

<sup>382</sup> BL Add MS 12428, A List of the Governors and Commanders in Chief of Jamaica, fol. 3r; TNA CO 1/18/258, A view of the condition of Jamaica, 1/10/1664; *Interesting Tracts*, 1800: 96-101; Pestana, 2017: 233, 235-237.

<sup>383</sup> TNA CO 1/18/154, Lieutenant Colonel Thomas Lynch to Secretary Henry Bennet, Jamaica, 25/5/1664; 18/264, 266, Charles Lyttleton, An Account of the State of Jamaica, 3/10/1664; BL Add MS 11410, Charles Lyttleton's Brief Account, fol. 17r; TNA CO 1/18/154, Lieutenant Colonel Thomas Lynch to Secretary Henry Bennet, Jamaica, 25/5/1664; Offen, 2020: 433.

<sup>384</sup> AGI SD leg. 178A, Relación de Pedro Bayona sobre Jamaica, Madrid, 12/8/1660. Las otras seis islas antillanas colonizadas por los ingleses eran: Barbados, San Cristóbal, Nieves, Antigua, Montserrat y Anguila. Casi la mitad residían en Barbados, el puerto más frecuentado del Caribe inglés. Zahedieh, 2010: 28, 29, 144; Pestana, 2014: 350. A mediados de los cincuenta, la población barbadense alcanzaba los 43.000 habitantes, de los que 20.000 eran de procedencia africana, muy probablemente esclavos, mientras que las restantes islas no sobrepasaban los 8.000 residentes europeos y 2.000 africanos para la misma época. Beckles, 2001: 224.

<sup>385</sup> TNA CO 1/14/136-137, Some Considerations [núms. 2-3, 6, 17]; CO 1/16/177, Declaration of Lord Windsor, Governor of Jamaica, at Barbados, s.f. [11/7/1662]; 16/178, Three propositions of Lord Windsor to the President and Council of Barbados, 11/7/1662.

<sup>386</sup> TNA CO 1/16/142, Francis Lord Willoughby, Governor of Barbados, to Colonel Walrond, London, 12/5/1662; 16/179, Order of the President and Council of Barbados, 11/7/1662; CO 1/18/146, By Thomas Modyford, Instructions for my honourable and loving friends Colonel Samuel Bernick, Francis Raynes Esq., Sergeant Major James Beek, et al, Jamaica, 10/5/1664.

que en 1664 Modyford llevó consigo a unos 700-1.000 barbadenses a Jamaica, según las diferentes versiones<sup>387</sup>.

Para entonces había cientos de parcelas en manos privadas y se perfilaba una embrionaria aristocracia propietaria, constituida por los antiguos mandos superiores o intermedios de los regimientos destacados entre 1655 y 1662, que, tras la expulsión de los españoles, acapararon las mejores tierras. La mayor incidencia se dio en las parroquias de Port Royal, Clarendon, St. Ann, St. Catherine, St. David y St. Andrew's, donde más concesiones se registraron<sup>388</sup>. Desde 1664, con los inicios del gobierno de Modyford, fue cuando empezaron a florecer los ingenios azucareros en la isla, gracias a los conocimientos técnicos que este gobernador había adquirido previamente durante su etapa como empresario en Barbados<sup>389</sup>. El volumen de las transacciones se multiplicó por diez para el arranque de los años setenta, cuando hasta un centenar de navíos recalaban frente a Port Royal<sup>390</sup>.

Debido a la falta de resultados inmediatos en el despegue de la economía de plantación en la isla, hubo que reunir el capital inicial necesario para con el que invertir en la isla a través de vías alternativas. Estas vinieron condicionadas por la ubicación céntrica de la isla en el interior del Mar Caribe; fueron el contrabando y la actividad corsaria/filibustera<sup>391</sup>. De hecho, junto con la isla de la Tortuga, Jamaica figura en el imaginario popular como el otro gran bastión de la actividad corsaria, filibustera, pirática y contrabandista en el Caribe de la segunda mitad del siglo XVII, convirtiéndose por aquellas décadas en una úlcera para el dominio español en la región. Hubo voces, como la de Lord Willoughby, discordantes con el optimismo general que desprendían la mayoría de descripciones e informes acerca del aprovechamiento económico de la recién conquistada isla. Para el criterio de este noble monárquico, lo más provechoso que ofrecía Jamaica era su emplazamiento estratégico que, como un espolón, se clavaba en el flanco blando del imperio español en las Indias Occidentales, lo que hacía de ella una isla muy apropiada para la navegación comercial y militar inglesa en la región<sup>392</sup>.

A todas luces, en el contexto de mediados de siglo, cuando el Caribe se aparecía como una tumultuosa y conflictiva frontera entre imperios marítimos rivales, la conquista inglesa de

---

<sup>387</sup> TNA CO 1/16/180, Answer of the President and Council of Barbados to the demands of Lord Windsor, Barbados, 11/7/1662; 16/185-186, An Act for the better encouragement of such persons as shall now embark for Jamaica, [Barbados], 22/7/1662; CO 1/18/173, Joseph Martyn to Secretary Bennet, Port Royal, Jamaica, 26/6/1664; 18/176, Colonel Morgan to Secretary Bennet, Port Royal, Jamaica, 28/6/1664 .

<sup>388</sup> Así lo indican los registros del *Patents Liber vol. 1 (1661-1665)*, Jamaica Archives Office, en Taylor, 1969: 194; Pestana, 2017: 221-225, 333.

<sup>389</sup> TNA CO 1/18/258, Thomas Modyford, A view of the condition of Jamaica, 1/10/1664; Black, 1973 [1958]: 98. Los progresos en las adquisiciones de parcelas pueden verse en Pestana, 2017: 221-225.

<sup>390</sup> TNA CO 138/1/107-111, Vessels in Port Royal; CO 140/1/6, Council of Jamaica, Cagway, 18/6/1661.

<sup>391</sup> Pérez Tostado, 2011: 206-208.

<sup>392</sup> TNA CO 1/14/136-137, núms. 7, 12-13, 25; CO 1/17/228-229, Willoughby to the King, 4/11/1663.

Jamaica marcó un punto de inflexión, que, por necesidad y oportunidad, propició más que ninguna otra colonia anterior el auge del contrabando y de la violencia marítima organizada. Las *zonas grises* del Caribe, entiéndase aquellas extensas áreas de vacíos demográficos en las que no existía ninguna autoridad política definida, como la parte occidental de La Española, Tortuga, Mosquitia y zonas concretas de la Península Yucateca, Tehuantepec y el Oriente venezolano, emergieron como semilleros de los filibusteros y corsarios<sup>393</sup>.

Tabla 18. Población de la isla de Jamaica, desglosada por parroquia, incluidos los acres cultivados y las armas disponibles (octubre de 1662)

Distritos parroquiales	Hombres	Mujeres	Niños	Negros	Total de habitantes	Acre cultivados	Armas
Port Morant	168	60	37	126	391	464	120
Morant	122	14	17	53	206	129	75
Yallahs	207	36	25	54	322	355	72
Liguanea	553	149	125	54	881	549	300
Spanish Town (Santiago)	207	52	42	53	354	100	100
Entre Black River y Bower Savanna (y alrededores)	178	22	12	27	239	200	120
Angels	100	20	14	46	180	170	56
Macaria, Guatibacoa y alrededores	275	50	20	50	395	250	150
Guanaboa Vale	390	42	26	39	497	700	230
Point Cagway (Port Royal)	400	200	90	50	740	-	300
<b>Total</b>	<b>2.600</b>	<b>645</b>	<b>408</b>	<b>552</b>	<b>4.205</b>	<b>2.917</b>	<b>1.523</b>

Fuente: BL Add MS 11410, fol. 8v.

Con el tiempo, ese carácter de encrucijada se fue consolidando hasta convertirse en un escenario más en el que las grandes potencias dirimían sus rivalidades imperialistas, lo que fue de la mano de la militarización creciente del ámbito antillano. Inicialmente, los ingleses y los franceses se sirvieron de esa suerte de anarquía general para socavar el sistema imperial español en la región; cuando España dejase de ser el principal objetivo, también pugnarían entre sí<sup>394</sup>. La época de las grandes incursiones auspiciadas por la WIC, en cambio, había finalizado, si bien los neerlandeses —y la comunidad judía que colaboraba con ellos— continuaron desempeñando un papel protagonista como intermediarios en el comercio ilícito del Caribe<sup>395</sup>.

<sup>393</sup> Véase el pulso entre Inglaterra y Francia por hacerse con el control de la isla de la Tortuga, entre 1656 y 1664, que se resolvió a favor de los franceses. Haring, 2003 [1910]: 149-154; Newton, 1933: 231-234; Lucena Salmoral, 1999: 48-52, 171-175; Reichert, 2012: 175-178; Pestana, 2014: 359.

<sup>394</sup> Haring, 2003 [1910]: 125-138; Newton, 1933: 256-277; Lucena Salmoral, 1992: 171-201; 1999: 69-73.

<sup>395</sup> Herrero Sánchez, 2000: 358; Klooster, 2009: 141-142, 144-147, 154-159; 2014: 25-26. Acerca del papel que los judíos, principalmente sefardíes, desempeñaron en las redes comerciales del Caribe hay una investigación doctoral en curso por parte de Oren Okhovat (University of Florida).

A Jamaica también le benefició el hecho de verse libre de las ataduras que imponían las leyes de navegación, lo que abría una ventana de oportunidades a los mercaderes ingleses involucrados en el comercio internacional en el Caribe. De igual modo, se vio deliberadamente favorecida por la estrategia que en 1663 adoptó la Corona, mediante una política de concesiones de licencias a los particulares españoles interesados en el comercio de bienes y esclavos con las posesiones inglesas del arco antillano para que se valiesen de Jamaica como punto de reunión en el que sortear las restricciones monopolísticas de la Carrera de Indias, a cambio del abono de unas fianzas<sup>396</sup>.

Jamaica se convirtió en una puerta trasera al mercado virreinal porque este tipo de comercio, aunque contraviniese la legalidad, convenía a ambas partes y, en consecuencia, contó con la tácita aquiescencia de las autoridades españolas en la región. Por un lado, los gobernadores de Jamaica ofrecían garantías de seguridad para la efectuación de dichos tratos sin mayores complicaciones; por el otro, los oficiales de la Monarquía Hispánica en la región, sabedores de que las poblaciones locales necesitaban de ese comercio ilícito con extranjeros (no solo ingleses) para sobrevivir, consentían<sup>397</sup>. Semejante entendimiento, sin embargo, acarreaba un peligro existencial para la pervivencia del sistema de flotas y galeones, como en reiteradas ocasiones se le expuso a Madrid<sup>398</sup>. Asimismo, suscitaba un profundo malestar en la corte española porque evidenciaba la nula voluntad del monarca inglés por observar las condiciones de los tratados preexistentes en aras de normalizar las relaciones bilaterales<sup>399</sup>.

En semejante contexto se percibe con mayor nitidez la importancia que revestía Jamaica para el sector marítimo inglés. Como base contrabandista y filibustera, la isla podía emplear a un importante número de marineros, oficiales navales, operarios técnicos y otros trabajadores relacionados con el sector marítimo. También era una útil escala en la singladura que unía las posesiones inglesas en las Antillas con los dominios de la América Septentrional y con la Tierra Firme de los españoles, mientras que su recortada costa septentrional servía de abrigo para cuantos bajeles buscaban refugiarse de las tormentas tropicales<sup>400</sup>.

---

<sup>396</sup> TNA CO 1/17/40-41, The King to the Governor of Jamaica, 13/3/1663.

<sup>397</sup> Existe una amplia literatura al respecto. Wallerstein, 2017 [1980]: 267; Zahedieh, 1986a: 571-572; 1986b: 216; Herrero Sánchez, 2000: 108-110, 364-366; Klooster, 2009: 145-147, 157-159.

<sup>398</sup> AGS Est leg. 2089, Carta de Esteban de Gamarra al Consejo, La Haya, 14/10/1656; AMN VP 38/44/122, Carta de Miguel de Murcia al marqués de Villarrubia, Sevilla, 13/4/1660; AGI Co lib. 52, Informe general sobre el perjuicio del comercio de Canarias en Indias, el permitir los gobernadores a los extranjeros y otros daños de licencias, Sevilla, 5/6/1659, fols. 215v-219r.

<sup>399</sup> CSPC 1661-1668, The King to the Deputy Governor of Jamaica, Whitehall, 28/4/1663.

<sup>400</sup> TNA CO 1/14/137-140 [núms. 16, 18, 20, 27]. Estas distancias fueron detalladas con minuciosidad por Charles Lyttleton en sus informes. CO 1/18/264-267, An Account of the State of Jamaica, 3/10/1664. Una utilidad que confirmaría el escritor corsario William Dampier. Offen, 2020: 435.

El filibusterismo y el corsarismo, a su vez, podrían contribuir a la defensa de la isla y sus aguas aledañas, en caso de una hipotética reacción armada española para recuperar la isla, así como golpear por anticipado al enemigo<sup>401</sup>. Por parte española, la defensa del Caribe se dejó a la iniciativa de las autoridades locales, que, si bien hacían la vista gorda con el contrabando, no podían mostrarse impasibles ante unas agresiones que implicaban un riesgo existencial para las poblaciones que gobernaban<sup>402</sup>. El Consejo dispuso que los presidios antillanos estuviesen bien abastecidos de gentes, armas, vituallas y caudales para repeler cualquier ataque<sup>403</sup>; se requería la colaboración de las cajas matrices de la América virreinal y de aquellas plazas que dispusiesen de más recursos para abastecer a las más dependientes<sup>404</sup>; las provisiones militares y vituallas fletadas desde la metrópoli quedarían libres de derechos de alcabalas, millones y almojarifazgos. Así se obró con las 1.500 bocas de cañón que el general Pablo Fernández de Contreras remitió a bordo de su armada para Santiago de Cuba, recién saqueada por los ingleses, por valor de 6.000 ducados, libres de derechos y a disposición de la Junta de Artillería<sup>405</sup>. Pero los hechos fehacientes demostraron una vez más que un enemigo tan escurridizo y ágil no se lo podía contener solamente con muros.

Si de algo se habían percatado los ingleses en los cinco años de guerra que mantuvieron con los españoles entre 1655 y 1660 fue en la ruina que comportaban las operaciones navales por medios convencionales en latitudes tan distantes de las bases logísticas, situadas en el litoral meridional británico; el botín logrado en las acciones de pillaje era insuficiente para amortizar tales gastos militares<sup>406</sup>. Súmesele a ello que los costes de mantenimiento en las Antillas se veían acentuados por la ausencia de una infraestructura portuaria lo bastante desarrollada como para dotar a la escuadra en campaña de la cobertura logística que necesitaba; faltaban muelles, almacenes con suficientes existencias de pertrechos y repuestos navales, así como operarios técnicos que acometiesen los trabajos más rutinarios de reparación o reemplazo de arboladura; para todo lo cual se dependía aún del aprovisionamiento directo de la metrópoli, lo que trajo de cabeza a los mandos navales del *Western Design*<sup>407</sup>. Las perspectivas de una inminente ruptura oficial con las Provincias Unidas también desalentaban el desvío de las fuerzas navales a escenarios remotos y percibidos como secundarios, priorizándose la defensa de las aguas domésticas. A comienzos de los sesenta, decenas de bajeles permanecían en sus bases de Deptford,

---

<sup>401</sup> TNA CO 1/18/30, An extract of several papers from Charles Lyttleton, Jamaica, 1/2/1664.

<sup>402</sup> Herrero Sánchez, 2000: 359.

<sup>403</sup> AGI SD leg. 331, Reales despachos de Felipe IV para el socorro de las Indias, Aranjuez, 20/5/1663.

<sup>404</sup> AGI SD leg. 331, Minuta de un real despacho de Felipe IV al virrey de Nueva España, Madrid, 4/3/1663.

<sup>405</sup> AGI SD leg. 331, Consultas del Consejo de Indias, Madrid, 16/12/1662, ¿? /11 y 7/12/1663.

<sup>406</sup> BL Add MS 11410, The Relation of Colonel D'Oyley, fol. 14r.

<sup>407</sup> BL Eg MS 2395, fols. 167r-168r, 294v; Pestana, 2017: 190.

Chatham, Woolwich y Portsmouth o integrados en la guardia del Canal. Otros barcos, como consecuencia de la política de recortes presupuestarios, fueron desguazados por ser demasiado viejos y necesitar constantes cuidados<sup>408</sup>.

Por consiguiente, la nueva dirección del Almirantazgo, ahora bajo la autoridad de James, duque de York y *Lord High Admiral*, adoptó un cambio en su planteamiento estratégico, en el cual cabe apreciar la principal ruptura con la etapa republicana. Se rescató ese viejo espíritu de empresa militar privada que caracterizó a la política naval isabelina, un giro que ya fue esbozado en mayo de 1660, cuando los comisarios navales sopesaron las ventajas de una flotilla de diez balandras ligeras (que juntas no sumasen más de 1.300 toneladas), de titularidad privada, para despacharlas a Jamaica. Para un servicio semestral, el apresto de los barcos, su mantenimiento y manutención de la marinería incluidos, no consumiría más de 12.525 libras, inclusive las partidas por contingencias. El objetivo era doble: por un lado, la defensa y el abastecimiento de Jamaica; por otro, la continuación de la ofensiva antiespañola en el Caribe, solo a que al menor coste que fuese posible. Se dejaba abierta la posibilidad de prorrogar el servicio y la agregación de los bajeles españoles que fuesen capturados<sup>409</sup>.

Ello se tradujo en una constante mengua de la presencia en Jamaica de los navíos militares pertenecientes a la *Royal Navy*, que no sobrepasaría las tres unidades como máximo durante el resto de la década. Si en julio de 1659 operaban ocho navíos<sup>410</sup>, en los meses de noviembre de 1659<sup>411</sup> y febrero de 1660 lo hacían siete<sup>412</sup>; años después, en noviembre de 1664 no había más que dos barcos activos de la flamante *Royal Navy*<sup>413</sup>. Se seguiría recurriendo a navíos de guerra convencionales en casos muy específicos, como envíos de refuerzos y provisiones desde la metrópoli o labores de apoyo, para lo que bastaba con barcos de cuarta clase, de 40 piezas o menos, como las fragatas *Diamond* y *Charity*, esta última enviada a Jamaica en 1661 con pertrechos por valor de 2.000 libras. También solían ocuparse en las tareas de reconocimiento de costas y en la comunicación entre islas, acaso desprovistas de todo cariz épico, pero indispensables<sup>414</sup>.

En cambio, se hizo cada vez más frecuente la presencia de naves corsarias, algunas eran unidades convencionales de cuarta o quinta clase que el propio Almirantazgo alquilaba a

---

<sup>408</sup> *Memoirs of English Affairs*, 1729: 1-2, 19-20.

<sup>409</sup> TNA CO 1/14/6, Estimate of the charge of setting out 10 small vessels as privateers, [May, 1660].

<sup>410</sup> TNA SP 18/213/106, List of ships appointed to guard the coast, Straits and Jamaica, 31/7/1659.

<sup>411</sup> TNA SP 18/216/123, List of ships of the Channel, Jamaica, the Straits and the Sound, *ca.* November, 1659.

<sup>412</sup> TNA SP 18/222/35, List of the ships employed for the Channel, Jamaica and the Straits, 3/2/1660.

<sup>413</sup> TNA SP 29/104/62, List of His Majesty's ships now at sea and fitting forth, 8/11/1664.

<sup>414</sup> TNA CO 1/14/122, Considerations relating to the affairs of Jamaica [30/11/1660], CO 1/15/81, His Majesty's Council for Foreign Plantations, Whitehall, 29/4/1661.

particulares para que las aprestasen en corso. Generalmente, estos barcos de escaso porte, no superior a las 150 toneladas ni a los veinte cañones, destacaban por su maniobrabilidad y velocidad, lo que los hacía muy útiles para el tipo de guerra no convencional que predominaría en la región caribeña en los años sesenta. Además de adaptarse a los condicionantes y limitaciones logísticas del mundo antillano, resultaban menos costosos de armar y mantener<sup>415</sup>. Junto a las naves inglesas era posible identificar embarcaciones de multitud de pabellones: francés, neerlandés, portugués, danés, etc., lo que ilustra cómo Jamaica se había convertido en un punto de reunión para todas las naciones que a mediados del siglo XVII frecuentaban aquellas latitudes, como lo ilustra la variopinta heterogeneidad de las tripulaciones de las embarcaciones que recalaban en su costa. Se estima que hacia el ecuador de la década unos 1.500 individuos vinculados al corso y al filibusterismo frecuentaban la isla y las aguas aledañas<sup>416</sup>.

Tabla 19a. Fuerzas navales convencionales en Jamaica (1659-1660 y 1664)

Barco	Oficial al frente	Tripulación	Cañones
julio de 1659 - marzo de 1660: 8-7 barcos; 745-485 efectivos; 154-104 cañones			
<i>Marston Moor</i> <sup>[i]</sup>	Christopher Myngs	260	50
<i>Diamond</i>	John Lloyd	160	36
<i>Coventry</i>	John Aylett	110	22
<i>Hector</i>	Robert Haytubb	90	20
<i>Chestnut</i> (queche)	Robert Poory	45	10
<i>Cagway</i> (queche)	Daniel Heeling	40	8
<i>Pearl</i> (balandra)	-	25	4
<i>Dolphin</i> (balandra)	-	15	4
noviembre de 1664: 2 barcos; ¿? efectivos; 32 cañones			
<i>Westergatt</i>	Samuel Titsell	-	26
<i>Swallow</i> (queche)	Robert Ensom	-	6

<sup>[i]</sup> El *Marston Moor*, el más poderoso de la escuadra, permaneció en Jamaica hasta el otoño de 1659, cuando Christopher Myngs regresó a Inglaterra.

Fuentes: TNA SP 18/213/105v, 18/216/123v, 18/222/35, 29/104/62.

Esta apuesta por lo que denominamos «privatización de la guerra» —si se nos permite la expresión— implicó por parte de las autoridades regias la sanción de las viejas reivindicaciones de los mercaderes coloniales, quienes durante los años veinte y treinta del siglo XVII con tanta vehemencia advocaban por la organización de campañas corsarias contra las Indias Occidentales. En el contexto de la década de los sesenta, en que no se contemplaban nuevas

<sup>415</sup> *Memoirs of English Affairs*, 1729: 20; Pestana, 2017: 190-191.

<sup>416</sup> BL Add MS 11410, An account of the private ships of war, fol. 7v. El testimonio de un sefardí llamado Jacob Josuah Bueno Enríquez, residente en Jamaica por espacio de dos años y a quien los ingleses le consultaron y pidieron consejo para la explotación de las minas de cobre de dicha isla, confirmaba que el lugar era frecuentado por los *bocaines* (sic) franceses procedentes de la vecina Santo Domingo. TNA CO 1/15/141, Proposals from a Jew concerning a copper mine in Jamaica, 24/7/1661; Taylor, 1969: 213, 221-222.

campañas de conquista en ultramar, el Almirantazgo juzgó innecesario ocupar medios navales más poderosos y costosos de operar en esas latitudes. Ya no se pretendía una guerra total, como lo había concebido Cromwell, sino un uso dosificado de la violencia marítima que coaccionase a los españoles con el fin de negociar desde una posición de fuerza un tratado comercial que les arrancase concesiones ventajosas<sup>417</sup>.

Lejos de existir una voz unísona en torno al curso, entre los oficiales ingleses en Jamaica hubo quienes, como Edward D'Oyley y Thomas Lynch, no ocultaron sus preferencias por los métodos convencionales, debido a los problemas de indisciplina, violencia y desacato que rodeaban la actividad corsaria y más aún la filibustera<sup>418</sup>. La necesidad de amortizar las inversiones realizadas en armamento se traducía en una falta de escrúpulos a la hora de elegir víctima. Todo ello ayuda a comprender los motivos por los que eran considerados elementos problemáticos<sup>419</sup>. Pese a sus reticencias, D'Oyley contribuyó a hacer de Jamaica una base de corsarios y filibusteros, como así lo demuestran las patentes que expidió para las expediciones predatorias de los años 1657-1659, antes de la tregua no oficial de 1660-1661, cuando se redefinió la estrategia futura<sup>420</sup>. La reanudación de las incursiones a partir de 1662, bajo Windsor y Lyttleton, se hizo mediante corsarios oficiales procedentes de la marina convencional, mientras que durante el gobierno de Modyford predominó el recurso a los filibusteros<sup>421</sup>.

Un ejemplo de corsario oficial lo encontramos en el capitán Christopher Myngs, quien retornó a Jamaica tras retirársele todos los cargos de fraude que pesaban contra él. Coincidió con el establecimiento de la primera judicatura del Almirantazgo en Jamaica, por órdenes de Windsor, y el nombramiento de los primeros jueces, en 1662<sup>422</sup>. Entre septiembre y octubre de ese mismo año Myngs dirigió desde Jamaica su primera gran incursión como corsario contra Santiago de Cuba, y en febrero de 1663 contra San Francisco de Campeche, reportándole un botín de 100.000 libras y 150.000 pesos, respectivamente<sup>423</sup>. Los cinco cañones de bronce

---

<sup>417</sup> Newton, 1933: 257; Taylor, 1969: 211-212; Elliott, 2006: 233; Pérez Tostado, 2011: 208.

<sup>418</sup> TNA CO 1/14/118, 120, Thomas Lynch's Considerations, November, 1660; BL Add MS 11410, The Relation of Colonel D'Oyley, fols. 13r, 14r; Charles Lyttleton's Brief Account, fol. 17v.

<sup>419</sup> Lucena Salmoral, 1992: 176-177; Pestana, 2017: 190-191.

<sup>420</sup> TNA CO 1/15/73, D'Oyley to Secretary Nicholas, Jamaica, 2/3/1661; BL Add MS 12423, fols. 90v-91r. Una revisión acerca del papel desempeñado por D'Oyley en la instigación de la piratería puede leerse en Pestana, 2014: 323-324, 338. Según esta historiadora, cuando D'Oyley solicitó la llegada de *buccaneers* (bucaneros), se refería a cazadores que aprovechaban el ganado cimarrón presente en la isla, según el sentido original del término.

<sup>421</sup> AGI Panamá leg. 78, N.8a, Patente de corso y nombramientos de jueces expedidos por Thomas Modyford, con instrucciones, traducido del inglés, Panamá, 11/3/1667, fols. 272r-283r.

<sup>422</sup> TNA CO 1/16/84, Instructions to Thomas Lord Windsor; BL Add MS 11410, The condition of Jamaica, fol. 5v; MS 12428, Commission and instructions, fol. 17; Newton, 1933: 230-231.

<sup>423</sup> AGI SD leg. 331, Junta de Guerra de Indias, Madrid, 6/6/1663. El botín que reunió Myngs tras saquear Santiago incluía vino, azúcar, pieles, esclavos y las campanas de la iglesia. Exquemelin, 1681: 163; Taylor, 1969: 217-220; Lucena Salmoral, 1992: 176-178, 184-185; Pestana, 2014: 330; 2017: 189. De las hostilidades inglesas en Cuba

capturados en el castillo de San Pedro de la Roca de Santiago de Cuba fueron vendidos en Jamaica y emplazados en la fortificación de Cagway<sup>424</sup>. Siguiendo la tradición, el rey Carlos ennobleció a Myngs como reconocimiento a los servicios prestados. Las noticias de estas incursiones corsarias despertaron las airadas quejas de los agentes reales en la corte de Madrid, quienes protestaron por semejante atropello al compromiso de buena voluntad por restablecer las relaciones entre ambas Coronas<sup>425</sup>.

Tabla 19b. Fuerzas navales privadas en Jamaica y Tortuga (1663)

Oficial o capitán <sup>[i]</sup>	Embarcación <sup>[ii]</sup>	Tripulación	Cañones
Barcos de guerra de particulares comisionados a Jamaica			
Smart	<i>Griffon</i>	100	14
Guy	<i>James</i>	90	14
Cooper	Fragata propia	80	10
James	<i>American</i>	70	6
Thomas Wetstone	Una presa española	60	7
Morris	Bergantín propio	60	7
Brenningham	Fragata propia	70	6
Goody	Pingue	60	6
Manfield	Bergantín propio	60	4
Blewfield	¿Barca?	50	3
Hardue (sic)	Fragata española	40	4
<b>Total</b>		<b>740</b>	<b>81</b>
Barcos en Tortuga con comisión del gobernador inglés en Jamaica			
Davis	Barco neerlandés	46	6
-	Filibote del gobernador de Tortuga <sup>[iii]</sup>	80	9
Buckell	Fragata francesa <sup>[iii]</sup>	70	8
Clostree	Fragata francesa <sup>[iii]</sup>	68	9
<b>Total</b>		<b>358</b>	<b>44</b>

<sup>[i]</sup> Usamos los términos «oficial» y «capitán» en un sentido vago para referirnos al mando de la nave.

<sup>[ii]</sup> Había por entonces otros cuatro barcos más en Jamaica, cuyos nombres son omitidos.

<sup>[iii]</sup> Barcos cuyas tripulaciones eran eminentemente francesas.

Fuente: An Account of the private ships of war belonging to Jamaica and Turtudos (sic), 1663, ejemplares en TNA CO 1/17/122 y BL Add MS 11410, fol. 7v.

A partir de la primavera de 1663, y hasta 1664, cuando desde Londres parecía que un ventajoso acuerdo comercial con los españoles estaba pronto a cerrarse, se le enviaron órdenes a Lyttleton para que cesase la concesión de patentes corsarias y detuviese el hostigamiento<sup>426</sup>. Desde Madrid se respondió, en septiembre, con el incremento del dispositivo militar en la

---

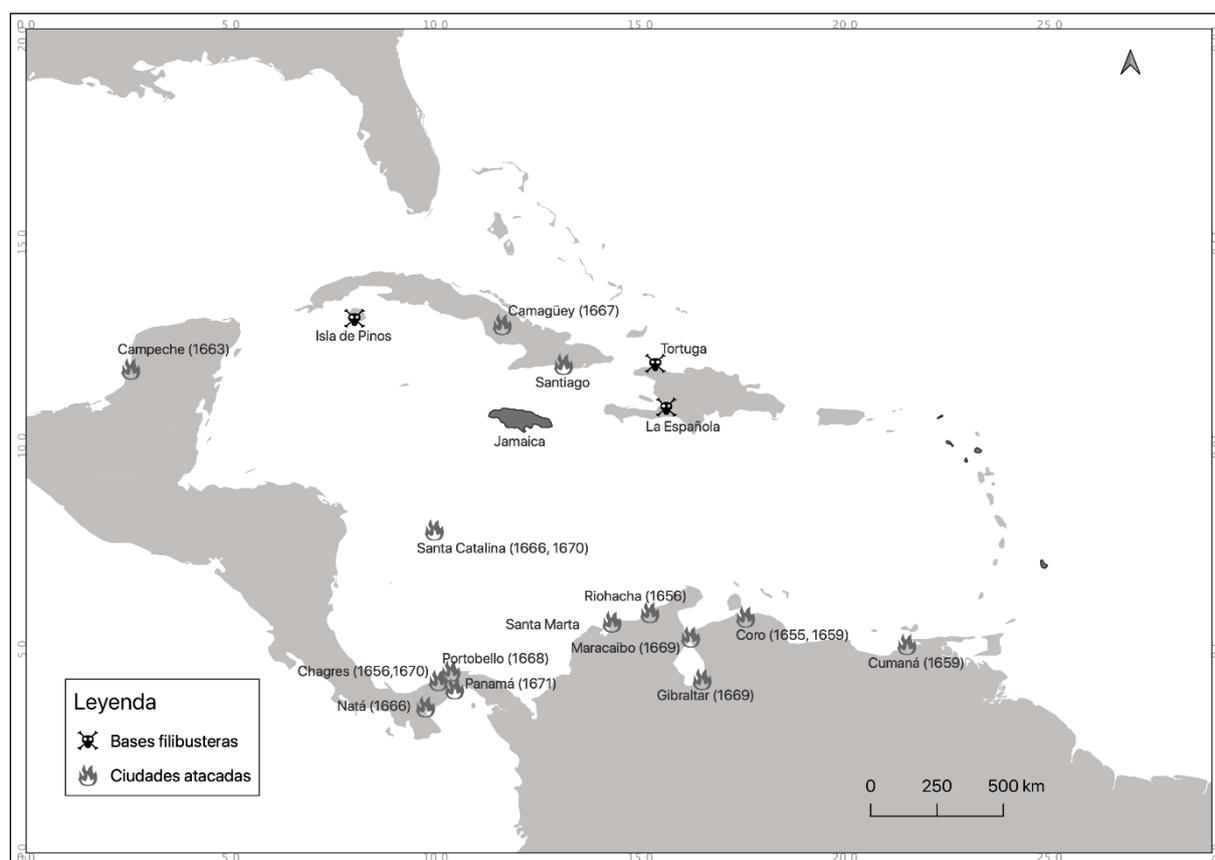
dio cuenta al Consejo el gobernador Rodrigo Flores de Aldana en un prolijo memorial sobre su desempeño al frente de la plaza. AGI SD leg. 331, Minuta del memorial dado por Rodrigo Flores, Madrid, 25/6/1665.

<sup>424</sup> TNA CO 139/1/37, An Act for the sale of five copper guns taken at Santiago, Point Cagway, 19/11/1662.

<sup>425</sup> TNA SP 94/45/41-42, Patrick Moledy al excelentísimo sir Henry Bennet, Madrid, 25/4/1663.

<sup>426</sup> TNA CO 1/17/205-206, Charles Lyttleton to Secretary Henry Bennet, Jamaica, 15/10/1663.

región, lo que se tradujo en el ajuste de un socorro de 200 infantes, 20 cañones, 1.200 armas y 5.000 pesos en pertrechos de guerra para acudir a Santiago<sup>427</sup>. Cuando se atascaban las negociaciones en un punto muerto, las autoridades jamaicanas aflojaban las restricciones a los corsarios con el visto bueno de la Corona. Así sucedió en 1664, cuando Modyford dejó vía libre a los filibusteros y contrató al año siguiente los servicios del capitán Edward Mansvelt (o Mansfield), miembro de la Cofradía de los Hermanos de la Costa, para que atacase el Oriente cubano y Tehuantepec. Dos años después, recurrió a Henry Morgan, a quien expidió una patente para que marchase sobre Cuba<sup>428</sup>. Según un informe de 1666 remitido por Francisco Dávila Orejón, gobernador de La Habana, la presencia de embarcaciones corsarias en Jamaica ascendía a 32 unidades, mayoritariamente artilladas con 4-18 piezas y un total de 2.000 efectivos<sup>429</sup>, lo que ofrece una muestra clara de cómo las actividades corsaria y filibustera en dicha isla vivían su particular apogeo.



**Mapa 5.** Ofensiva filibustera contra las ciudades españolas en el Caribe. Elaboración de Rodrigo Gordoa de la Huerta y Fernando Rodríguez Cosío (Facultad de Economía - UNAM) a partir de datos del autor.

<sup>427</sup> AGI IG leg. 778, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 18/9/1663.

<sup>428</sup> Newton, 1933: 258-259; Lucena Salmoral, 1992: 179-181, 190.

<sup>429</sup> AMN VP 46/49/191, Informe remitido por Francisco Dávila, La Habana, 29/11/1666. Por la fecha, es posible que las naves filibusteras a las que se refiere en su informe fuesen las pertenecientes a la flota de Mansvelt. Esta cifra de 2.000 filibusteros activos para comienzos de los setenta también la baraja Pestana, 2014: 357.

El 26 de mayo de 1666 Mansvelt capturó el decisivo enclave de Santa Catalina, cuyas defensas venían presentando un imprudente abandono desde la década anterior<sup>430</sup>. Al igual que ya había sucedido con el presidio de San Martín, la causa principal de la caída de Santa Catalina estribó en la dificultad económica que implicaba su abastecimiento continuado. Con el final oficial de la contienda en Europa, desde 1660 empezaron a planear serias dudas en torno a la viabilidad de la guarnición de Santa Catalina<sup>431</sup>. En consecuencia, Mansvelt no encontró una gran oposición en su asalto; su éxito no solo vengó a la PIC, sino que también proporcionó a los ingleses una base idónea desde la que organizar futuras incursiones. Mientras, Henry Morgan centró primero sus agresiones en la vecina isla de Cuba, donde en 1667 saqueó Puerto Príncipe (Camagüey), antes de dirigirse al istmo de Tehuantepec, según los informes remitidos por los gobernadores de La Habana y Santiago de Cuba y el corregidor de Tabasco<sup>432</sup>. Al mismo tiempo, a causa del conflicto anglo-neerlandés (1665-1667), las acciones filibusteras patrocinadas por las autoridades reales inglesas se encaminaron también contra los asentamientos neerlandeses de San Eustaquio, San Martín, Saba, Tobago, Curazao y Surinam<sup>433</sup>.

Los años siguientes presenciaron el recrudecimiento de la presión filibustera sobre las áreas más sensibles de la arquitectura defensiva española en las Indias: el corredor panameño, el litoral neogranadino y el Occidente venezolano, una región provechosa por sus cultivos de azúcar y cacao. A la incursión contra Portobelo, en junio de 1668, que le reportó a Morgan un botín de 250.000 pesos, gracias en parte a la captura del galeón *Nuestra Señora de la Concepción* y *San José*, siguieron en 1669 los ataques a Gibraltar y Maracaibo y el resto del litoral venezolano, reforzados desde Jamaica<sup>434</sup>. Pero esta vez la evolución de los acontecimientos adquirió un cariz tan serio que traspasó todos los límites que los agentes reales españoles estaban dispuestos a transigir. Ni siquiera contó con el beneplácito del monarca inglés, a quien le interesaba no poner en riesgo el tratado recién concertado con los españoles en 1667.

---

<sup>430</sup> AGI SF leg. 223, Informe del capitán Toribio de Palacios y Sierra, s.l., 25/5/1666, fols. 522r-523v; BL Add MS 11410, Isle of Providence, 16/6/1666, fols. 146r-147v. La captura inglesa de Santa Catalina fue relatada por Exquemelin, 1981: 148-149; Rowland, 1935: 304-305.

<sup>431</sup> AMN VP 44/48/112, Informes sobre Santa Catalina y Santa Marta, s.l., 15/11/1658; VP 39/45/108, Informe del marqués de Villarrubia al rey Felipe sobre la isla de Santa Catalina, s.l., 16/7/1659; AGI SF leg. 223, Consultas de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 9/4/1661, fols. 385r-390v; Relación de lo que está resuelto de la fortificación de la isla de Santa Catalina, en la Junta, Madrid, 2/8/1661; fols. 392r-397v; Informe de la Casa de la Contratación, Sevilla, 30/8/1661, fols. 398v-399r.

<sup>432</sup> AGI SD leg. 331, Junta de Guerra de Indias, Madrid, 28/9/1666; Consulta del Consejo de Indias, con testimonio del ataque inglés contra la ciudad de Puerto Príncipe (Camagüey), Madrid, 26/1/1669.

<sup>433</sup> CSPC 1661-1668, The King to Lord Willoughby and to Thomas Modyford, Oxford, 16/11/1665; AGI SD leg. 331, Junta de Guerra de Indias, Madrid, 28/9/1666; Israel, 1989: 274; 2001: 432.

<sup>434</sup> AGI SD leg. 665, Carta del capitán Juan Bautista de Urtarte a la reina, Cumaná, 25/5/1669; Carta del gobernador Sancho de Angulo a la reina, Cumaná, 1/9/1669.

Con estas noticias y las que anteriormente se han tenido de insultos, muertes y robos que los de aquellas naciones han hecho y hacen en los dominios y tierras de Vuestra Majestad y en sus vasallos —pues se puede decir que no hay puerto ni plaza en las Indias que no hayan invadido o intentado, ni navío ni embarcación que en aquellos mares no hayan acometido, como lo pudieran hacer si fuese enemigos declarados— ha pasado la Junta a discurrir en esta materia hallándose con harto dolor de ver que cuando están paces ajustadas con aquellas coronas los súbditos de ella, hagan semejantes hostilidades en los puertos de Vuestra Majestad impidiéndole totalmente el tráfico y navegación de aquellas costas, de suerte que quitan a los habitantes de ellas el curso natural de poder vivir<sup>435</sup>.

El conde de Molina le participó a Henry Bennet las impresiones tan negativas que ocasionaban los negocios del gobernador Modyford con los filibusteros y el subsiguiente disgusto de la corte española, bien informada de ello gracias a los informes remitidos por Francisco Dávila, gobernador de La Habana, quien mantenía un canal de comunicación directa con Modyford para asegurar la reciprocidad en el trato digno a los prisioneros<sup>436</sup>. El rey inglés adoptó una postura ambigua; censuraba tales depredaciones, pero rehusaba castigar a su gobernador en Jamaica, a quien se limitó amonestar. El Estuardo se justificaba alegando que todavía no había sido proclamada ninguna paz solemne para las Indias Occidentales y que, según entendía, tampoco el monarca español —en su minoría de edad, por entonces— había renunciado a Jamaica, de lo que cabía temerse que los españoles aprestasen alguna escuadra de castigo contra la isla. Un temor que compartían las autoridades inglesas en Jamaica<sup>437</sup>. El diplomático inglés William Godolphin, quien asistió a Sandwich en la elaboración del tratado de 1667, presencié de primera mano el hondo malestar que las acciones de Morgan generaron en la capital española<sup>438</sup>.

La indiferencia del monarca inglés era impostada, más aún cuando había sido el principal auspiciador de la guerra corsaria por medio de su Almirantazgo, cuya titularidad ostentaba su propio hermano. No obstante, había algo de cierto en su razonamiento, pues la Monarquía Hispánica no había renunciado en 1660 a sus derechos sobre Jamaica, algo que la parte inglesa interpretó como una voluntad de proseguir las hostilidades<sup>439</sup>. En el transcurso de la década no se disiparía por completo el temor a un hipotético contraataque español para recuperar Jamaica, y hasta se vio alimentado en agosto de 1667 con la reconquista de Santa Catalina por el capitán

---

<sup>435</sup> AGI IG leg. 1877, Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 16/3/1669. Acerca de la captura en Portobelo del galeón *Concepción y San José*, véase Sanz Camañes, 2022: 179.

<sup>436</sup> AGI SD leg. 331, Copia de carta del gobernador de La Habana a la regente, La Habana, 29/10/1668.

<sup>437</sup> AGS Est leg. 2543, Informe del conde de Molina a la regente, Londres, 14/12/1668; AGI IG leg. 1877, Traducción de la respuesta de SMB al conde de Molina sobre las hostilidades de los ingleses de Jamaica, Londres, 23/2/1669; Carta del conde de Molina a la regente, Londres, 8/3/1669. Las declaraciones de Morgan, que venían a confirmar tales temores, en Sanz Camañes, 2022: 180.

<sup>438</sup> TNA PRO 30/24/35/24, William Godolphin's letter about the American Treaty, Madrid, 27/7/1670, fol. 26rv.

<sup>439</sup> AGI SD leg. 178B, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 13/8/1660.

general Juan Pérez de Guzmán, ayudado por las autoridades panameñas<sup>440</sup>. Se temía que Madrid y La Haya se coaligasen en el Caribe para asestar algún golpe contra Jamaica o Barbados, lo que motivó al Almirantazgo a despachar a esta segunda isla las fragatas *Hope* y *Coventry* para reforzar sus defensas navales<sup>441</sup>. La omisión del tratado de 1667 al respecto de los términos en los que quedarían las relaciones anglo-españolas en las Indias Occidentales tampoco contribuiría a despejar la situación.

Los años sesenta, como consecuencia del ataque del *Western Design*, fueron testigos de renacidos debates alrededor de la utilidad de la Real Armada de Barlovento, aunque las circunstancias impidieron su inmediata materialización<sup>442</sup>. No fue por falta de apoyos, pues figuras tan relevantes como Haro, Medinaceli y los oficiales de la Junta de Armadas avalaban esta idea, como hizo constar el marqués de Villarrubia en las reuniones celebradas en El Puerto de Santa María en los días 22-23 de marzo de 1658, pero, por el momento, no se podían reunir los recursos necesarios para reconstruir esa formación. Hasta lograrse, sería necesario reforzar las estructuras defensivas de las ciudades y presidios más vulnerables<sup>443</sup>. El Consejo de Indias propuso que, en lugar de una armada única para las Antillas, aquellas plazas que hubiesen contribuido al proyecto económicamente formasen sus propias flotillas, aunque la idea no cuajó, optándose por rescatar la Armada de Barlovento, disuelta desde 1647<sup>444</sup>. Dos décadas después, el general Bañuelos, al frente de los galeones de Tierra Firme, representaba por escrito los efectos de la ausencia de una armada defensiva en las aguas antillanas:

...porque todas estas provincias están perdidas, tiranizadas de sus gobernadores y juntamente infestadas de piratas de todas naciones, conque cuanto antes es necesario que venga la Armada de Barlovento aplicando a ella todos los efectos concedidos y extinguiendo el gasto que hace la capitanilla de Cartagena y Portobelo<sup>445</sup>.

Los exiguos recursos que la Corona dedicaba a los gastos defensivos navales priorizaban la defensa de la Carrera de las Indias y el litoral ibérico, en detrimento de las costas y

---

<sup>440</sup> AGI IG leg. 1877, Carta del conde de Molina al rey, Londres, 8/3/1669. La documentación histórica que generó la recuperación de Santa Catalina es muy abultada. AGI SF leg. 223, Decretos, consultas y órdenes relativas a los preparativos de la facción para recuperar la isla de Santa Catalina y noticias de su recuperación, fols. 524r-685r; IG leg. 1877, Junta de Guerra de Indias, Madrid, 16/3/1669; Panamá leg. 79, Expediente sobre la reconquista a los ingleses y posterior repoblación de la isla de Santa Catalina por Juan Pérez de Guzmán, s.f. [ca. 1669]. Con motivo de dicha victoria, se publicó el 28 de diciembre de 1669 una relación de sucesos que puede consultarse en AMN VP 46/49/199; también se encuentra reproducida en Exquemelin, 1681: 152-160; Rowland, 1935: 307-308.

<sup>441</sup> CSPC 1661-1668, The King to Lord Willoughby and to Sir Thomas Modyford, 8 y 22/2/1666.

<sup>442</sup> AGI SD leg. 178A y BNE Mss. 3046, fols. 231r-235v, Real cédula de Felipe IV, Madrid, 23/12/1655; Veitia Linaje, 1672, lib. II, cap. V, núm. 4; Morales Padrón, 1952: 394, 396; Torres Ramírez, 1981: 71.

<sup>443</sup> AMN VP 75/73/34, Discurso segundo, El Puerto de Santa María, 23/3/1658, fols. 112v-114r.

<sup>444</sup> AGI SD leg. 331, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 16/12/1658; leg. 1690, RC de Felipe IV, Burgos, 25/4/1660; Veitia Linaje, 1672, lib. II, cap. V, núm. 5.

<sup>445</sup> AGI IG leg. 780, Carta del general Manuel Bañuelos a Peñaranda, Cartagena de Indias, 17/12/1664.

parajes del Caribe, aun habiéndose seguido con el cobro de los derechos con los que contribuían algunas plazas americanas para sufragar el coste de una armada inexistente que velase por su seguridad<sup>446</sup>. Ni siquiera la implicación personal del monarca en el proyecto evitó el habitual desvío de los efectos recaudados a fines completamente ajenos. La subsiguiente infrafinanciación del proyecto, las tortuosas gestiones con financieros privados y los perniciosos efectos derivados de la contracción que aún afectaba al sector naviero peninsular fueron los otros factores que demoraron la reconstitución de la Armada de Barlovento. Sería el asiento concertado en 1663 por valor de 50.000 pesos con el corsario guipuzcoano Agustín de Diustegui de Yarza para adquirir barcos en Ámsterdam lo único que desbloquease el apresto de la escuadra<sup>447</sup>. La comunidad mercantil británica afincada en Cádiz, bien informada al respecto por testigos presenciales, dio aviso a Londres de los planes españoles de reforzar su presencia naval en las Indias Occidentales<sup>448</sup>.

Sin embargo, la renacida Armada de Barlovento no supondría ninguna amenaza importante para la integridad del Caribe inglés, pese a los esfuerzos y esperanzas puestos que en ella se pusieron. La partida de esta formación a las Indias se vio postergada varios años a causa de las dificultades para reclutar marinería, aprovisionar y pertrechar los barcos, la puesta en cuarentena de tres de ellos en el caño del Trocadero, por órdenes del gobernador de Cádiz, quien temía un contagio de peste en alguno de ellos<sup>449</sup>. Entretanto, contra las advertencias de la Junta de Guerra de Indias, los barcos que sí se encontraban operativos fueron destinados a las misiones más variopintas y extrañas al propósito inicial, como refuerzo para la Real Armada del Mar Océano, transporte de tropas y de azogues a la Nueva España<sup>450</sup>. Cuando finalmente se hizo a la vela, en abril de 1667, se priorizó el transporte del azogue, tras lo cual la formación se dividió en dos cuerpos. El principal retornó a España bajo las órdenes de Diustegui; el secundario, de tres barcos, permaneció en las Indias liderado por el almirante Alonso de Campos. Se trataba de una fuerza a todas luces insuficiente para contener a los filibusteros, como quedó demostrado

---

<sup>446</sup> AGI SD leg. 331, Relación que formó la contaduría acerca de los efectos de Barlovento, Madrid, 7/8/1662.

<sup>447</sup> Estas gestiones fueron estudiadas con exhaustividad por Torres Ramírez, 1981: 71, 73-75, 235-238, 248-249, 253, 257, 260, 262, 265, 270-271.

<sup>448</sup> TNA SP 94/45/43-44, A Letter by Henry Rumbold, Cadiz, 4/5/1663. Las condiciones del acuerdo concertado por Diustegui y las características de los barcos que compró, en Torres Ramírez, 1981: 73-75.

<sup>449</sup> AGI SD leg. 331, Real despacho al almirante don Alonso de Campos, Madrid, 24/10/1664. Un temor que se vio motivado porque en febrero de ese mismo año se había detectado un caso de peste en uno de los navíos procedentes de Ámsterdam que recién fondeó en la bahía y en cuyas bodegas iban cargas de 9.000-10.000 fanegas de trigo para el abastecimiento de la ciudad. Con el recuerdo del devastador brote de 1649, las autoridades de Cádiz y sus alrededores cuidaron las medidas de prevención. AHMC AACCC<sup>o</sup> 1/3/1664, fols. 38r-40r. Torres Ramírez, 1981: 82-85. La composición de la escuadra y cuáles eran los barcos, en *Ibid.*: 75-78.

<sup>450</sup> AGI IG leg. 1862, Informe de la Junta a Peñaranda, Madrid, 6/1/1665; Veitia Linaje, 1972, II, cap. V, núm. 6.

tras el desastroso enfrentamiento de Maracaibo del 27 de abril de 1669, que se saldó con la total pérdida de la flotilla de Campos ante Henry Morgan<sup>451</sup>.

Cuando se observa en su conjunto el rosario de ataques que jalonaron los años sesenta, afloran las limitaciones del sistema defensivo basado en fortificaciones. Solo aquellas plazas que contaban con elementos defensivos muy fuertes, como Cartagena, disuadían con éxito cualquier intentona enemiga, pero eran casos excepcionales<sup>452</sup>. De ahí que se concluyese la necesidad de rescatar el proyecto de Barlovento, como insistían las propias autoridades de los presidios antillanos. El intento, malogrado por la distracción de parte de las fuerzas en fines secundarios, tuvo efectos contrarios a los deseados, ya que las noticias del fracaso ante Morgan alentarón a los filibusteros<sup>453</sup>.

En vista del triste destino que conoció la Armada de Barlovento en los años sesenta, la concesión de patentes corsarias hubiese supuesto un mal menor sin que sus costes repercutiesen en la Hacienda Real. Los oficiales de la Carrera de Indias nunca aflojaron su renuencia a valerse de armamentos corsarios para la salvaguarda de las Antillas, sobre todo cuando su eficacia había quedado más que probada en la guerra contra Cromwell. Justo en virtud de una real cédula del 2 de marzo de 1655 se ordenaba que se comisase cualquier navío cosario que arribase en las Indias, sin excepciones de ninguna clase, siguiendo con ello las conclusiones de una consulta celebrada en enero de ese mismo año en el Consejo de Estado<sup>454</sup>. Aunque no faltaron los particulares, sobre todo entre los flamencos y los vizcaínos, dispuestos a armar sus naves para navegar como corsarios en el Caribe al servicio de la Monarquía Católica, las autoridades reales se oponían por presiones de los agentes del Consejo. Se recelaba del empleo de corsarios en el Nuevo Mundo por temor a que aprovecharan las licencias para contrabandear, sobre todo en zonas de débil control regio, como el Río de la Plata<sup>455</sup>.

El balance de 1669 fue tan desalentador que obligó a las autoridades españolas a negociar con Inglaterra una paz para las Indias Occidentales que previniese mayores pérdidas. Al igual que dos años antes, cuando se ajustó el tratado de 1667, a la Corona no le quedaba mejor alternativa que tragarse el orgullo y transigir ante los hechos consumados, pues carecía de sentido negarse a admitir el dominio inglés de Jamaica, cuando no había fuerzas capaces de

---

<sup>451</sup> Torres Ramírez, 1981: 90-94; Lucena Salmoral, 1992: 195-196.

<sup>452</sup> BL Add MS 13992, Relación de las fortificaciones de Cartagena, s.l., s.f. [1639]; fols. 327r-330r.

<sup>453</sup> AGI SD leg. 273, Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 22/1/1669.

<sup>454</sup> AGS Est leg. 2672, Consulta del Consejo de Estado, Madrid, enero de 1655; Veitia Linaje, 1672, lib. II, cap. XX, núm. 17.

<sup>455</sup> AGI IG leg. 778, Consultas del Consejo de Indias, Madrid, 20/3/1658 y 13/4/1658; Consulta de una proposición del capitán Samuel Corrinton (sic) de salir a corsear, Madrid, 9/8/1663; leg. 780, Carta del Consulado de Sevilla a la Casa de la Contratación, Sevilla, 29/7/1667, con un memorial de Remacle Lamberti (sic) para la regente, 28/4/1667; Carta de la Casa de la Contratación a la regente, Sevilla, 2/8/1657, cit. en Herrero Sánchez, 2000: 362.

recuperarla. El conde de Peñaranda<sup>456</sup>, por la parte española, y sir William Godolphin, quien ya colaborase con Sandwich en 1667, por la inglesa<sup>457</sup>, trabajaron en la composición de un nuevo tratado, finalmente ajustado en Madrid el día 18 de julio de 1670, también conocido como Tratado de Godolphin<sup>458</sup>. Carlos II de Inglaterra lo ratificó en Westminster el 12 de agosto<sup>459</sup>, y la regente Mariana de Austria hizo lo propio el 8 de octubre<sup>460</sup>. Nació con la voluntad expresa de enmendar las falencias de que adolecía el tratado firmado tres años antes.

El nuevo tratado de 1670 mantenía la vigencia de las cláusulas aprobadas en el de 1667 (art. I), por lo que ha de ser entendido como un complemento o postergado cierre, cuya finalidad era regular la situación para América (arts. II-IV). Reiteraba asimismo el compromiso de rechazar cualquier conferencia con terceras potencias que redundase en un perjuicio recíproco (art. V). Pero de todos los artículos, el más reseñable es el séptimo, en virtud del cual se cedía en términos de reciprocidad cualquier territorio perdido en acto de guerra en las Indias Occidentales (art. VII); es decir, España se comprometía formalmente a ceder Jamaica. A cambio, los súbditos del monarca inglés no navegarían ni entablarían negocios de ninguna clase con los asentamientos españoles en las Indias Occidentales, salvo en caso de que mediase algún privilegio especial o la necesidad de guarecerse de una tormenta o presencia hostil (arts. VIII-XII), unas excepciones lo bastante garantistas como para dejar abierta la posibilidad de una infiltración en los dominios españoles. En cualquier caso, el mero de hecho de reconocer la propiedad inglesa de Jamaica y facultar la libre navegación de los ingleses a dicha isla ya proporcionaba margen suficiente para beneficio de los contrabandistas.

El tratado contemplaba unas condiciones tan perniciosas para los intereses monopolísticos españoles en las Indias Occidentales que suscitó una enconada oposición en parte de los círculos de poder, sobre todo entre los oficiales reales del Consejo de Indias, renuentes a firmar semejante texto—lo que generó no pocos encononazos con Godolphin, a quien desesperaba la lentitud de los procedimientos en la corte española. Sentaba un precedente trascendental, al renunciar por primera vez la Monarquía Hispánica a un territorio americano sobre el que había ejercido una soberanía efectiva previamente, a diferencia de los islotes de las Pequeñas Antillas. Planeó el temor a que la aprobación de tales condiciones redundase en perjuicio de la debilitada

---

<sup>456</sup> AHN Est leg. 2804/14, Plenipotencia dada por la reina al conde de Peñaranda, Madrid, 12/7/1670.

<sup>457</sup> La plenipotencia de Godolphin, en Abreu y Bertodano (ed.), 1751, Carlos II, I: 501-504.

<sup>458</sup> AHN Est leg. 2804/15, *Tractatus de componendis controversiis depredationibus cæcendis et pace concilianda inter Coronas Hispaniæ et Magnæ Britanniæ in America* (en latín en el original); un borrador del tratado se puede encontrar en TNA CO 390/2. El tratado se halla reproducido íntegramente en Abreu y Bertodano (ed.), 1751, Carlos II, I: 498-513; Calvo, 1862, I: 162-172. De este tratado existe un borrador en TNA CO 390/2.

<sup>459</sup> AHN Sigil-Sello 98/8, (en latín, en el original); Abreu y Bertodano (ed.), 1751, Carlos II, I: 522-526.

<sup>460</sup> AHN Est leg. 2804/18, Ratificación para el tratado de Indias, Madrid, 8/10/1670.

posición de la Monarquía en sus territorios de ultramar y minase aún más el sistema de flotas y galeones. Los artículos VII-X, aquellos que admitían la libre navegación inglesa a los territorios americanos que controlaban, fueron los que encontraron una mayor oposición. Incluso fuera de los círculos cortesanos estas cláusulas ocasionaron malestar. A los corsarios vizcaínos y flamencos, que tanto anhelaban el libre acceso a los puertos indianos, les molestó que la Corona ahora se aviniese a las exigencias inglesas atinentes a la libre navegación a las posesiones del rey británico en las Indias. De no concretarse el tratado, estos corsarios se ofrecían a aprestar una flota de veinte fragatas para reforzar las defensas del comercio en flotas<sup>461</sup>.

Lejos de contribuir con esta renuncia a una paz estable en la región caribeña, como era su propósito teórico, lo único que hizo fue constatar la debilidad de la parte española y convertir el empleo de la fuerza bruta en fuente de derecho. Los años que siguieron a la firma del tratado presenciaron el triunfo de la anarquía generalizada en la región caribeña hasta avanzada la década de los ochenta. Como es de suponer, el propósito prioritario de los ingleses no era otro que legitimar su posesión sobre Jamaica y las demandas de sus mercaderes coloniales; en ningún caso se contemplaron las inquietudes españolas en materia de seguridad.

Así lo reflejan los intentos por eludir las restricciones comerciales con Canarias y el buen entendimiento con Francia, con la que se ajustó un compromiso secreto de mutua ayuda ese mismo año<sup>462</sup>. Como tampoco cesó el entendimiento con los filibusteros, que continuaron congregándose en Jamaica —hasta en número de dos mil individuos— con el beneplácito de sus autoridades. En octubre, Henry Morgan organizó su nueva campaña; a finales de diciembre de 1670 recapturó Santa Catalina y destruyó los cuarteles españoles de Chagres, a lo que siguió el saqueo de Panamá en los meses de enero y febrero de 1671, acción con la que culminó su campaña y puso el broche final al ciclo filibustero de los años sesenta. Carlos II no tuvo excusas para encubrir esta vez semejantes acciones; condenó la campaña de Morgan como acto de piratería y depuso a Modyford de su puesto de gobernador de Jamaica<sup>463</sup>. Unos castigos cosméticos que no afectaron a Morgan, el principal ejecutor del ataque, pero indignaron a la diplomacia española, que amenazó con emprender nuevas represalias.

---

<sup>461</sup> TNA PRO 30/24/35724, Wm. Godolphin's letter about the American Treaty, Madrid, 27/7/1670, fols. 29r-30r.

<sup>462</sup> Fernández Nadal, 2017: 334-335, 338-340, 344-345, 349.

<sup>463</sup> AGI SF leg. 223, Carta de don José Ramírez de Leiva al rey, Portobelo, 13/10/1671, fols. 786r-787v; BL Add MS 11410, Relation of the Action at Panama by the English Privateers, fols. 158r-159v; Exquemelin, 1681: 232-278; Rowland, 1935: 309-311; Lucena Salmoral, 1992: 197-200; Zahedieh, 1986b: 215; Pestana, 2014: 358. Modyford sería recluso en la Torre de Londres durante dos años. Una vez cumplió su condena, pudo rehabilitarse a la vida pública colonial y continuar con sus negocios. A su muerte, en 1679, era uno de los principales propietarios de las plantaciones americanas, bajo cuyas órdenes trabajaban casi seiscientos esclavos y siervos. Beckles, 2001: 225. Henry Morgan eludió cualquier pena, a pesar de haber sido el ejecutor de la depredación. En su lugar, el rey lo invistió caballero en 1674.

Paradójicamente, la firma del tratado de 1670 conoció efectos negativos para el filibusterismo a medio plazo debido a varios factores. Primero, porque el reconocimiento de Jamaica como posesión inglesa alejó el fantasma de la intervención militar española que había planeado sobre la isla durante los años sesenta, y con ello el filibusterismo fue perdiendo su razón de ser como instrumento defensivo<sup>464</sup>. Aunque también respondió a un fenómeno más complejo que afectó al conjunto de la región caribeña en la segunda mitad del siglo XVII: el despegue de la economía de plantación azucarera en las Antillas y el comercio asociado a la misma, la intensificación de la trata negrera y el desarrollo de formas más sofisticadas de acumulación de capital. Una forma tan primaria de acumulación de capital como el pillaje iría perdiendo atractivo y viéndose relevada a partir de los años setenta y ochenta por la agricultura de exportación. Conforme Jamaica fue prosperando, convirtiéndose en nodo comercial y recibiendo inversiones, según el modelo barbadense, sus ingresos empezaron a depender más de la exportación de sus productos cosecheros al mercado europeo, donde la demanda evitó una caída de los precios del azúcar y el tabaco. Existe un vínculo evidente entre las ganancias que reportaron las empresas de rapiña de los corsarios y la disponibilidad de un capital inicial para invertirlo en la incipiente economía de plantación<sup>465</sup>. Para 1700, estas islas, pese a sus modestas dimensiones, producían el 40% del azúcar que consumía Europa<sup>466</sup>.

Un creciente número de filibusteros y corsarios se vieron en la tesitura de buscar fortuna en otras alternativas, con especial atención al lucrativo negocio de la extracción de palo tintóreo en las *zonas grises* de la América Central donde el poder de la Monarquía Hispánica era muy difuso<sup>467</sup>. Incluso en estas ocupaciones la isla de Jamaica sirvió como base de organización de las campañas de tala. En Port Royal, donde se pagaba a 20-30 libras la tonelada (a veces, incluso a 50 libras) de palo de tinte, se congregaban a comienzos de los años setenta una docena de bajeles dedicados a la tala y comercio del palo tintóreo, convirtiéndose en un motivo más de dolores de cabeza para el poder regio español en el Caribe<sup>468</sup>. Ahora, tras la firma del tratado

---

<sup>464</sup> Thomas Lynch, quien sucediese a Modyford como gobernador de Jamaica, revocó en 1671 todas las licencias expedidas a capitanes filibusteros y demás particulares para emprender acciones hostiles contra los españoles. BL Add MS 11410, Lynch to Lord Arlington, 27/6/1671; Offen, 2020: 441.

<sup>465</sup> Wallerstein, 2017 [1980]: 266-268, 272; Pestana, 2014: 324.

<sup>466</sup> Dentro de ese porcentaje, la isla de Barbados representaba a su vez un 40%, Jamaica, un 30%, mientras que las restantes Antillas inglesas, otro 30%. Beckles, 2001: 226; Zahedieh, 1986b: 207-208; 2001: 410-411.

<sup>467</sup> AGI IG leg. 1660, Carta del gobernador Francisco de Escobedo al Consejo de Indias, Campeche, 1/9/1673; leg. 430, Carta de la regente al conde de Castelar, Madrid, 27/2/1675. Los orígenes de la mayoría de estos campamentos de extracción de palo tintóreo conocieron una significativa revalorización a raíz de los efectos desencadenados por el *Western Design* en la región caribeña, aunque se trataba de un recurso que había empezado a concitar interés en la década de los cuarenta. Contreras Sánchez, 1987: 51-54; Kupperman, 1994: 345-346; Offen, 200: 114, 123.

<sup>468</sup> CSPC 1669-1674, Governor Sir Thomas Modyford to the Duke of Albemarle, Jamaica, 31/10/1669; Modyford to Secretary Lord Arlington, Jamaica, 31/10/1670; Zahedieh, 1986a: 585; Offen, 2020: 441-442.

de 1670 (art. VII), los ingleses disponían de un recurso para sostener sus derechos a navegar libremente a unos territorios americanos que *no habían poblado* los españoles.

Que los términos de los tratados de 1667 y 1670 concitasen preocupaciones en el Consejo de Indias con respecto a la conservación del monopolio era entendible, pues así es como lo corroboran los resultados y posteriores hechos fehacientes. Tampoco es menos cierto que, en la tesitura de los años sesenta, semejante apuesta por la política de fuerza frente a Inglaterra implicaba la persecución de una quimera y la renuncia a asumir la realidad. La Corona carecía de fuerza para garantizar tales aspiraciones; y negar la realidad tampoco hubiese contribuido a solucionar ningún problema, sino más bien a empeorarlo. Quienes, como Castrillo o Alba, seguían presos de una cosmovisión más propia de los años cuarenta —y quizás aún de los primeros cincuenta— que de la década de los sesenta no habían comprendido sencillamente que la época en la que España podía hacer valer sus intereses americanos de manera autónoma y luchar por sus pretensiones ya había tocado a su fin.

## FINAL CONSIDERATIONS

On May 20<sup>th</sup>, 1660 the flagship *Naseby*—her figurehead of Oliver Cromwell now removed and her name rebaptised as the HMS Royal Charles—raised anchor and headed for Scheveningen beach, in the Netherlands, where king Charles II was waiting for the rendezvous prior to his return to England, after a nine years' exile in France, Holland and the Spanish Netherlands. On May 29<sup>th</sup> he arrived in London, where he was publicly received and praised by the crowd<sup>1</sup>. It was his 30<sup>th</sup> birthday when he recovered the Crown's authority on the British Isles.

I have seen in this revolution a circular motion of the sovereign power through two usurpers, from the late King to this his son. For (leaving out the power of the Council of Officers, which was but temporary, and no otherwise owned by them but in trust) it moved from King Charles I to the Long Parliament; from thence to the Rump; from the Rump to Oliver Cromwell; and then back again from Richard Cromwell to the Rump; thence to the Long Parliament; and thence to King Charles II, where long may it remain<sup>2</sup>.

Thomas Hobbes synthesised in the above paragraph twenty years of English parliamentary history and the final of the 1640-1660 revolutionary cycle. When analysing from our current perspective, the deeds that happened at that time seem to recall the *Gattopardesque* spirit: “everything must change so that everything remains as it is.” And it certainly looked that way. After two decades of widespread unrest, when *the world turned upside down*, the year 1660 witnessed the restoration of the Stuart dynasty. On the Spanish side the critical period concluded in that year, when the pre-1640 domestic order seemed to have been restored, except for the Portuguese War, which would still remain active until 1668 as a sort of deferred epilogue.

Nevertheless, those twenty years did entail unprecedented challenges for both monarchies; Spain and England underwent extraordinarily complex and richly nuanced dynamics that the conflict hastened. It is worth bringing up some final considerations on the Anglo-Spanish War and how we may insert it into the mid-seventeenth century critical conjuncture. Unavoidably, some questions arise when evaluating Anglo-Spanish relations, particularly the role that Western Design policy played in this. Did Oliver Cromwell fail in his imperial pretensions? May his Antillean Project be regarded merely as a failure? What does the Western Design War tell us about the maritime capabilities of both contenders? How did it affect the Spanish war effort in Europe?

---

<sup>1</sup> BL Ad MS 28470, fols. 68v-70r.

<sup>2</sup> For this research it has been used the Spanish edition, see Hobbes, 2018 [1681].

With respect to the first question the answer seems simple: Cromwell failed to meet his own ambitions to destroy the Spanish Empire in the West Indies. Firstly, as a suggestive exercise—if only to reflect on how a temporal perspective leads us to different conclusions—it may well be appropriate to start by delving into Cromwell’s personal perception on the war he himself started against what he branded as the incarnation of the popish idolatry: Habsburg Spain. Perhaps, when Cromwell died on September 3, 1658, he had the conviction that his plan for the West Indies ended in a failure. Certainly, a turbulent feeling for someone imbued with a puritan-like providential outlook on life and supreme duty. “God has not brought us hither where we are but to consider the work that we may do in the world”—that was the conclusion that Cromwell had reached<sup>3</sup>. He regarded himself as the executioner of a godly plan for the sake of which he was willing to stand at the altar of war and sacrifice his subjects’ lives and their goods with no hesitation. This “godly design” instead appeared to be a sort of unappeasable Moloch that sought for more lives and riches and that ultimately ruined the country. In spite of all those sacrifices, he could not accomplish “God’s command” and therefore, after the defeat at the walls of Santo Domingo, he recalled Achan’s Sin during the battle of Ay and the subsequent punishment<sup>4</sup>.

In order to address whether the Western Design’s enterprise was or was not a failure, most scholars so far have tended to emphasise the implications of this war in the Caribbean region and England’s ensuing territorial gains. However, looking to outline a more accurate and unbiased general balance of the results of the war, each theatre of operations and each contender should be taken into consideration separately; otherwise, our perception may be vague and therefore misleading. Overall, we should start by asserting that Western Design set in motion some pre-existent tensions and processes that helped alter the balance of power in the Atlantic Ocean and the West Indies. The following four topics deserve attention in this analysis:

- a) Reflections on the Caribbean theatre of the war and both contenders’ position within that region.
- b) Reflections on the future functioning of the so-called Spanish Atlantic fleets and galleons system, including its defensive capabilities.
- c) Reflections on the European balance of power as well as the subsequent influential role that England will play amongst the major powers.
- d) Reflections on naval aspects, derived from observing each side’s performance during the maritime campaigns.

At first glance, it is tempting to judge the Western Design as a fiasco as it could not fulfil its main targets, which encompassed the removal of Spanish settlements in the West

---

<sup>3</sup> Capp, 1989: 86; Rodger, 2006: 21.

<sup>4</sup> *The Holy Bible*, Jos., 7: 1-5, 8: 1-29. For an explanation on Achan’s Sin allegory, see: Clifford, 1999.

Indies. In fact, in terms of territorial gains, final results seem to be quite disappointing if that the bare conquest of Jamaica may infer such conclusions. These are the questions that tend to arise when evaluating the historical implications of Cromwell's imperial design, as the authorised voice of Carla G. Pestana (and previously, Francisco Morales Padrón) has pointed out in her work<sup>5</sup>. If Western Design was an unsuccessful enterprise, it is something which depends largely on when we place the focus of our analysis. The more we observe the war's long-term effects, the clearer it appeared to us the relevance of Jamaica as a watershed, not only for the history of the Caribbean Sea, but also for the emergence of the British Empire.

Even though we have only focused on a short-term perspective, it is doubtful that Jamaica was perceived as a minor acquisition by the 1660 incoming ruling class. Had king Charles II underrated that island, he would have given it back to the Spanish authority. Instead, he understood the possibilities it offered for the development of merchants' overseas business, colonial trade and seafaring sector, including the recovery of shipbuilding industry. Colonial merchants would have very hardly accepted another decision from the king since they also cherished promising prospects with regards the recent conquest, which explains why they submitted several petitions to the Crown requesting that the island not be returned to king Philip<sup>6</sup>.

As it is possible to infer, in the mid-term the conquest of Jamaica would not be a negligible acquisition at all, but exactly the opposite. What is clear is that even immediately after the end of the war the conquest of Jamaica was not undervalued by the prominent voices of the colonial establishment. Ensuing attempts to reinforce the royal authority in the island, by sending Lord Windsor as governor and organising a militia to suppress maroon resistance, reveal the existence of a genuine interest in the island, which does not fit with the idea of a worthless possession or a mere consolation prize. Jamaica may have not been as appealing as the much larger and apparently richer Hispaniola, but it did mark a significant qualitative leap for England's overseas enterprises in the Americas.

Apart from the aforementioned economic gains for the colonial merchants and the nascent planter class, we should not sidestep the geostrategic advantages that England could expect from the conquest of Jamaica, a crucial aspect in a context of rivalry between seaborne empires. To begin with, it is worth noting how the English power in the region reoriented itself from a marginal north-eastern corner, comprised by six tiny islands of no more than a few hundred square kilometres, towards the geographical core of the Caribbean basin. Evidently, such changes brought with them significant effects which would condition the geopolitical order in

---

<sup>5</sup> Morales Padrón, 1952; Pestana, 2005: 7-8, 10-12; 2014: 358-360; 2017: 248-256.

<sup>6</sup> TNA CO 1/14/29, The humble petition of merchants... [1660].

the region from then onwards: 1) the increasing capacity of England to conduct major offensives and cruising operations in any place within the Caribbean region, now by employing conventional forces, now by drawing upon proxies, such privateers; 2) the definition of a new disputed border just in the very sensitive backyard of Habsburg Spain.

Such above mentioned changes provided the Royal Navy with an idoneal harbour and a logistical base to deploy a permanent squadron in the Caribbean Sea, by the path that galleons followed in their voyage to Cartagena or Veracruz. Regarding location, the island of Jamaica was more valuable than Hispaniola. Early English Jamaica also created the suitable conditions to make the island a safe haven for pirates, privateers and freebooters, who experienced their particular heyday along the course of the second half of the seventeenth century. This situation contrasts sharply with the occasional presence of pirates witnessed in the region prior to the 1650s or later, when piracy and buccaneering were still relatively marginal phenomena. During the first years of English dominance over Jamaica, the new authorities themselves fostered privateering and utilised the pre-existent pirate freebooter crews to create propitious conditions for a Caribbean-based piracy<sup>7</sup>.

In this context, moreover, pillage or looting were primitive forms of capital accumulation which ultimately would enable future investments in more sophisticated fields, especially the highly profitable sugar production in the Antilles and dyewood extraction enterprises in Mosquitia, Belize, Campeche and other neighbouring areas in Central America isthmus<sup>8</sup>. In this sense, within just three decades, Jamaica developed from a stark outpost to a plantation economy chiefly based on sugar cane exploitation and slave workforce. By the end of the century, the island had turned into a busy destination for the transatlantic slave trade. Therefore, although it is undeniable that the Western Design failed in its original targets, there is no room to ignore the fact that it reshaped the colonial Caribbean in favour of British strategic interests in the region at the expense of Spanish ones, something which can hardly be regarded as a failure.

The cost of the war, on the other hand, was disastrous for the economy of Protectorate England. Not only due to direct naval expenditure, but the damaging effects of king Philip's retaliations against British subjects residing in his dominions. As it is known, Spain's main reaction towards England chiefly consisted of a commercial war and encompassed a general embargo and the seizure of British businessmen's properties, including their vessels, likewise supplemented by corsair aggressions against English civil seafaring and fisheries. Although such measures implied a serious blow for the English shipping sector and meant that merchants

---

<sup>7</sup> Pestana, 2014: 330-332.

<sup>8</sup> Offen, 2000: 113-135; 2020: 399-460.

based in Spain would face ruin as a result of the retaliations, the effectiveness of that strategy looks rather doubtful; the Spanish Crown Treasury did not reap any substantial profits from which it could redeem the heavy military expenditures in which it was immersed, nor was Oliver Cromwell deterred from persisting in his hostilities.

Throughout 1655-1660, as the conflict got prolonged, merchants' petitions and remonstrances aimed directly at Cromwell and his counsellors began to beg for peace. It is pertinent to wonder whether those representations perhaps pictured a deliberately inflated mournful image, given that subtler interests may have interfered. Surely English merchant and fishing fleets suffered heavy losses at the hands of Flemish and royalist corsairs during those five years, and it seems likewise undeniable that the reprisals decreed by king Philip were ruinous to the so-called London traders in Spain. But despite these circumstances, the effects were ephemeral and did not endure for too long afterwards, whereas the Spanish Crown lost Jamaica and some important strongholds in the Flemish littoral, including Dunkirk, forever<sup>9</sup>. In the mid-term, England did not pay so high a price for its gains, excluding the inherent bloodshed.

A more complete approach to the aftermath of the war should not be restricted to the English perspective, but should also comprise the Spanish side. Thus, the comparative vision enables us to better calibrate how pernicious the English naval blockade of the Spanish southern littoral was for the treasure fleet system's practicability. Despite the ceasefire in Europe, the effects of Cromwell's war on the Spanish Atlantic's commercial system lasted for far longer than 1660 and left its own stamp behind it. That stemmed from the fact that the conflict with England revealed the weaknesses of a system that had begun to become stunted during the 1630s. It had a bearing on long-brewed structural factors, such as the: decline of the shipbuilding industry, which resulted in the lack of vessels, saturation of annual Indian fairs, market difficulties, lack of cash due to capital flight, onerous taxation and fraudulent practises which made it easier for foreigners to infiltrate into the Spanish Crown's monopolistic system<sup>10</sup>.

Firstly, England's involvement in the war on its own entailed a decisive alteration to the balance of power in Europe. In 1655, and even after the triumph at Valenciennes in July 1656, the Spanish Crown could have reached an agreement of peace with France in order to end the war in a satisfactory draw. Had Spanish diplomacy better measured the situation and accepted Mazarin's peace terms, future defeats would have been avoided. But nonetheless, these conjectures belong to the counterfactual field. What is reliably clear is that England provided Portugal

---

<sup>9</sup> Alloza Aparicio, 2005: 266-267.

<sup>10</sup> García Fuentes, 1980: 66-77.

with the necessary assistance to survive before Spanish attempts to reduce that kingdom to obedience, as well as helped the French armies in the 1657-1658 Flanders campaign.

Although Cromwell failed in his objective regarding the conquest the West Indies, he did partly succeed in his purposes of *draining the Euphrates*, that is, the blockade of the Spanish Atlantic commerce and the ensuing obstruction of the silver influx. As a consequence of the reliance of the Spanish Crown's system on the annual treasures coming from the Indies, it is not difficult to infer the logical harmful repercussions that could be expected on the Habsburg's war effort. For three consecutive years the system was blocked, and accordingly, by 1658 the *Euphrates* had undergone a bad drought and the armies deployed in Europe could not receive the amount they were due for their salaries, payments and other allowances. Hence the military collapse occurred in the 1658 summer which accelerated the final surrender.

Secondly, the financial system of escort galleons, the *avería* contribution (a sort of *ad valorem* insurance), collapsed when the Consulate of Seville and the Crown were negotiating a new agreement for administering it. For the four consecutive years that the English navy was cruising off Cadiz, those negotiations were likewise blocked making it impossible to reform the system until 1660, once the war with England had finished. In a certain way, the 1660 tax reform, whereby mandatory tax returns registrations were suppressed, was the Spanish Crown's tacit admission of systemic existent fraud inside the colonial trade. By doing so, the tax base that measured the percentage of *avería* that was supposed to be paid at the end of each voyage was eliminated, prompting with it the reinvention of the financial system into an annual fixed duty shared out among the commercial groups involved in the Atlantic colonial trade. This new *avería*—also called *avería grande*, took its definitive shape in 1667, after some fruitless attempts in the previous seven years.

The third main perceptible transformation operated in the Spanish Atlantic system that we have identified is that concerning the rhythms and cycles of commerce and silver influx. In sharp contrast with the prevailing regularity that characterised the Atlantic commerce during the first half of the 17<sup>th</sup> century, the Anglo-Spanish War marked a milestone in the fluctuation of the seafaring traffic between Spain and its overseas dominions. Around 1705 captain Bartolomé Antonio Garrote wrote *Manifiesto que a la Católica Majestad y Supremo Consejo de Indias*<sup>11</sup>, an internal report addressed to the recently coronated king Philip V regarding the general balance of Spanish colonial trade with the West Indies. The author not only outlined the main troubles that the transoceanic commerce underwent during the last hundred years,

---

<sup>11</sup> AHN Est leg. 3025, *apud*. Pérez-Mallaína Bueno, 1982: 182.

covering the 17<sup>th</sup> century entirely, but also identified different stages in the process. In his report, Garrote pointed out 1654 as the true watershed for the articulation of the Spanish colonial trade, that is, *Carrera de Indias*, since it determined the swansong of the annual fleets dispatched to the viceroyalties. Thenceforward, the system gradually adopted a slower rhythm, firstly obliged by the conjunctural vicissitudes of the conflict with Cromwell's England, to finally end up becoming the new trend until the very end of the century.

Treasure fleets would acquire from 1650s onwards a new rhythm which would remain until the very dynastical change and its resulting succession conflict, precisely the time when Antonio Garrote wrote his report. The 1650-1700 cycle witnessed a new annual average pace of the commercial transatlantic voyages, slower and more variable than in the previous half-century and revealing of the regressive trend towards stagnation; on average, only one fleet was dispatched to Cartagena every three years and another one to Veracruz every two years. However, that average pace for the half-century is somewhat misleading since it conceals the paralysis of 1680s-1690s, when there was an eleven-year hiatus between the last fleet bound for the Indies, in 1684, and the following one, in 1695. In the second-half of the century there were simply no reasons for keeping the former annual frequency<sup>12</sup>. Nonetheless, further researches are necessary to obtain more accurate results.

To conclude, in this conflict Britain definitely broke its traditional and narrow boundaries for the first time to emerge as a major power not only in Europe, but also overseas, in the Atlantic and the West Indies. Never before had England's conventional forces displayed such a demonstration of power at sea as during those years, when they proved to be capable of operating simultaneously in multiple and distant fronts. These circumstances also foresaw the future British maritime supremacy associated with the Victorian age, quite surprisingly, if one notes the deplorable situation that English naval forces underwent during the first Stuart period. By the end of the century, English Royal Navy would appear amongst the three largest maritime forces, together with the French and the Dutch.

Unlike the English case, the recovery of the Spanish maritime sector since 1660s onwards, including military shipbuilding industry, was a slow and timid process, incapable of keeping up with England's pace<sup>13</sup>. It was also mainly focused on ensuring that the commercial transoceanic fleets that handled the colonial trade had minimum protections. Instead of an absolute decline of the naval forces, we consider that the idea of stagnation would be more appropriate to describe the period, as it reflected the plain lack of strength to take a relevant part in

---

<sup>12</sup> García Fuentes, 1980: 226-233, 379-385; Pérez-Mallaína Bueno, 1982: 182-183.

<sup>13</sup> Odriozola Oyarbide, 2002: 160-164.

the maritime conflicts that occurred throughout the last forty years of the century. Such divergence is a crucial factor to understand the gap between both countries' navies in future years as well as the critical disadvantage that Bourbon Spain's naval rearmament programme would deal with in the first half of the 18<sup>th</sup> century.

Let us turn our gaze to the 1660s one last time. This comparison insinuates two antithetical cases according to immediate and long-term results; it also places the maritime emergence of England in perspective with the stagnation of Spain, and vice versa. Otherwise, it is not possible to obtain another overall insight into the mid-seventeenth century stage of empires' rivalry. The incoming period between the 1660s and 1710s would be a groping stage for England in its tortuous road to its maritime supremacy which ultimately resulted in a transfer of power in the Atlantic from Spain to Britain with an intermediate ephemeral Dutch *momentum*. As it is noticeable in Charles II's instructions to sir Richard Fanshawe's embassy in Madrid, the king had understood the convenience of taking advantage of such a favourable correlation of power to rip out concessions from the Spanish Crown, especially in relation with colonial trade and seafaring. Never again diplomatic relations between Spain and England would be as before.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

### Archivos y bibliotecas de España

#### Archivo General de Indias (AGI):

Charcas: legs. 3, 4

Contaduría (Cont): legs. 255, 424, 561, 570, 886, 1365

Contratación (C): legs. 3122, 3261, 3298, 3508, 3509, 3510, 3511, 3752, 3753, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 4095, 4096, 4098, 4099, 4102, 4477, 4478, 4483, 4484, 4485, 4486, 4798, 4931, 5091, 5122, 5177

Consulados (Co.): legs. 123, 124, 125, 475; libs. 5, 6, 52

Escribanía de Cámara (EC): leg. 1028A.

Indiferente General (IG): legs. 78, 641, 769, 770, 771, 773, 774, 776, 778, 780, 786, 1149, 1660, 1668, 1690, 1780, 1861, 1862, 1874, 1876, 1877, 2011, 2368, 2515, 2527, 2558, 2573, 2598, 2606, 2655, 2696, 2702, 2715, 2738

México: legs. 270, 2418

Panamá: legs. 21, 22, 78, 79, 230; lib. 5

Patronato: leg. 273

Santo Domingo (SD): legs. 4, 58, 178A, 178B, 273, 331, 625, 871

Santa Fe (SF): legs. 42, 223

#### Archivo General de Simancas (AGS):

Contaduría de Mercedes (CME): leg. 1029-9

Escribanía Mayor del Reino (EMR), Quitaciones (Qui): leg. 20

Estado (Est): legs. 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2099, 2521, 2522, 2523, 2524, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2539, 2543, 2672, 2677, 2981, 8341, 8394, 8578

Guerra y Marina (GYM): legs. 1875, 1889, 1895, 1910, 3351, 3366, 3372, 3378, 3379, 3394, 3395, 3403, 3405, 3406, 3408, 3421.

#### Archivo Histórico Municipal de Cádiz (AHMC):

Actas Capitulares (AACC): Cabildo (Cº) 1/3/1664, fols. 38r-40r

Cajas (C): 62

#### Archivo Histórico Municipal de La Laguna, Tenerife (AHMLL):

Actas Capitulares (AACC): Oficio Segundo, lib. 16, fol. 34

#### Archivo Histórico Nacional (AHN):

Consejos: lib. 2837

Diversos: leg. 27

Estado (Est): legs. 1702/1, 2778/7, 2778/12, 2797/4, 2797/20, 2797/21, 2797/24, 2797/25, 2797/34, 2797/35, 2797/36, 2797/37, 2804/14, 2804/15, 2804/18, 2813/3, 2813/8, 3367; libs. 721, 722, 723, 957

Sigil-Sello: C. 89/9, 98/8

Archivo Histórico de la Nobleza, Toledo (AHNT)

Archivo del Museo Naval (AMN):

Fernández Navarrete (FN): leg. 12/16, 26/34, 28/38

Sanz de Barutell (Bar.): leg. 380

Vargas Ponce (VP): legs. 38/44, 39/45, 43/47bis, 44/48, 46/49, 75/73, 78/75, 82/79

Biblioteca Nacional de España (BNE):

Mss.: 1026, 2356, 2357, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 3046, 5588, 8687, 10838, 11262/38, 18174, 18400, R/10386, R/13027/19, R/3504, VE/68/16, VE/180/72

Biblioteca Universitaria de La Laguna, Tenerife (BULL): MS 153, Miguel Santiago Rodríguez, *La piratería, el corso y las invasiones contra las Islas Canarias y sus aguas durante los siglos XVI, XVII y XVIII*, Santa Cruz de Tenerife, Instituto de Estudios Canarios, 1944.

Repositorio de la Universidad de Oviedo (RUO): 1101657/288

### **Archivos y bibliotecas de Reino Unido**

British Library (BL): 669

Additional Manuscripts (Add MS): 4107, 4155, 10615, 11045, 11441, 12423, 12426, 12429, 13974, 13975, 13977, 13992, 13998, 14005, 14007, 19889, 20952, 22546, 22919, 25686, 28497, 30307, 32092, 32093, 32471, 35099, 74286

Egerton Manuscripts (Eg MS): 317, 336, 347, 349, 370, 523, 592, 1049, 1176, 1817, 2083, 2395, 2519

Sloane Manuscripts (Sloane MS): 758, 793, 894, 1431, 3926

Stowe Manuscripts (Stowe MS): 322

Thomason Tracts (TTE): 105/3, 335/6, 405/8, 667/36, 831/2, 1065/14, 1586/1

Historical Manuscripts Commission (HMC): 5<sup>th</sup> Report, 1876

London Metropolitan Archives (LMA): City of London Lieutenancy (CLA) 050/03/024/064

The National Archives (TNA):

Colonial Office, Commonwealth & Foreign Office (CO): 1/11, 1/12, 1/13, 1/14, 1/15, 1/16, 1/17, 1/18, 1/32, 1/33, 138/1, 139/1, 140/1, 388/1, 388/2, 390/1, 390/2

Public Record Office (PRO): 30/24/33/11, 30/24/33/14, 30/24/34/15, 30/24/34/20, 30/24/35/24, 31/12/43

State Papers (SP):

Navy Commission: 18/9, 18/24(2), 18/40, 18/41, 18/58, 18/76, 18/77, 18/87, 18/89, 18/90, 18/91, 18/100, 18/101, 18/102, 18/111, 18/114, 18/117, 18/125, 18/126, 18/127, 18/128, 18/129, 18/131, 18/132, 18/133, 18/134, 18/135, 18/137, 18/138, 18/139, 18/141, 18/144, 18/146, 18/149, 18/153, 18/154, 18/155, 18/157A, 18/158, 18/162, 18/179, 18/181, 18/183, 18/202, 18/204, 18/207, 18/212, 18/213, 18/214, 18/216, 18/217, 18/221, 18/222, 18/223

Committee of Both Kingdoms: 21/25

Council of State, Books & Accounts: Interregnum: 25/16, 25/62, 25/64, 25/68, 25/71, 25/75, 25/76, 25/77, 25/78, 25/79, 25/85, 25/87, 25/94, 25/96, 25/98, 25/123; Charles II: 29/104.

Secretaries of State, Foreign: 46/101/, 71/1, 77/31, 84/161, 89/4, 94/41, 94/42, 94/43, 94/44, 94/45, 94/46, 94/47, 94/48, 94/49, 94/50, 103/66, 108/470

## **Fuentes impresas y publicadas**

ABREU Y BERTODANO, José A. (ed.), *Colección de los tratados de paz, alianza, neutralidad, garantía, protección, tregua, mediación, accesión, reglamento de límites, comercio, navegación, &c.*, Madrid, Antonio Martín, Juan de Zúñiga y la viuda de Peralta, 1740-1752, 12 tomos.

*Acts and Ordinances of the Interregnum, 1642-1660 (AOI)*, eds. Firth, C. H. & Rait, R. S., London, HMSO, 1911.

*Acts & Statutes of the Island of Barbados (ASB)*, ed. John Jennings, London, 1654.

ALLOZA APARICIO, Ángel y REDWORTH, Glyn (eds.), *Alonso de Cárdenas. La Revolución inglesa (1638-1656)*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2011.

ANCHIETA Y ALARCÓN, José de, *Cuaderno de citas. Volumen III*, Santa Cruz de Tenerife, Ediciones Idea, 2017.

ANTÚNEZ Y ACEVEDO, Rafael, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles en sus colonias de las Indias Occidentales*, ed. facsímil, Madrid, Ministerio de Hacienda, 1981 [ed. original Madrid, Imprenta de Antonio de Sancha, 1797].

BARRIONUEVO, Jerónimo de, *Avisos (1654-1658)*, ed. A. Paz y Meliá, Madrid, Imprenta de M. Tello, 1892-1893 (ed.), 4 tomos y apéndice anónimo de 1660-1664.

- BATTIE, John, *The Merchants' Remonstrance*, London, Richard Cotes, 1648.
- BETHEL, Slingsby, *The World's Mistake in Oliver Cromwell, or A short political discourse shewing that Cromwell's mal-administration, during his four years and nine months pretended protectorship, laid the foundation of our present condition in the decay of trade*, London, 1668, 20pp.
- Calendar of the Clarendon State Papers (CCSP)*, ed. Rev. O. Ogle, MA & W. H. Bliss, BCL, Oxford, Clarendon Press, 1872.
- Calendar of State Papers, Colonial, America and West Indies (CSPC)*, London, HMSO, 1860, 1880, 1889, 1893.
- Calendar of State Papers, Domestic (CSPD)*, London, HMSO, 1882.
- Calendar of State Papers, Venice (CSPV)*, London, HMSO, 1925.
- CALVO, Carlos, *Colección completa de los tratados [...] de todos los estados de la América Latina [...] desde el año de 1493 hasta nuestros días*, París, Librería de A. Durand & Librería de C. Denné-Schmitz, Rue des Grès, 1862, Tomo I.
- CANO, Tomé, *Arte para fabricar y aparejar naos de guerra y mercante*, ed. facsímil a cargo de Enrique Marco Dorta, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 1964 [ed. original Sevilla, Casa de Luis Estupiñán, 1611].
- CAPMANY DE MONTPALAU I DE SURÍS, Antoni de, *Código de las costumbres marítimas de Barcelona*, Madrid, Imprenta de Antonio de Sancha, 1791.
- CARY, John, *An Essay on the state of England in relation to its trade, its poor, and its taxes: for carrying on the present war against France*, Bristol, printed by W. Bonny, 1695.
- CHILD, Josiah, *A New Discourse of Trade*, Glasgow, Robert & Andrew, 1751 [1672].
- CLARENDON, Edward Hyde, 1<sup>st</sup> Earl of, *The History of the Rebellion and Civil Wars in England*, 8 vols., Oxford, Clarendon Press, 1826 [1702-1704].
- Clarke Papers. Selections from the Papers of William Clarke (Clarke Papers)*, ed. C. H. Firth, London, Nichols & Sons – Longmans, Green & Co., 1891-1901, 4 vols.
- COKE, Roger, *A Detection of the Court and State of England during the four last reigns and the interregnum, consisting of private memoirs, &c., with observations and reflections and an appendix, discovering the present State of the Nation*, London, J. Brotherton & W. Meadows, 1719, 2 vols.
- Colección de documentos inéditos para la Historia de España (CODOIN)*, Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1880.
- Collection of all the Treaties of Peace, Alliance, and Commerce, between Great-Britain and other Powers. Vol. I: from 1648-1713 (Treaties)*, London, J. Debrett, 1785.

- Collection of Original Letters and Papers, concerning the Affairs of England, by Thomas Carte, M. A. (Carte's Letters)*, vol. II, London, Printed by James Bettenham, 1739.
- Collection of the State Papers of John Thurloe, Esq. (TSP)*, ed. Thomas Birch, London, Fletcher Gyles, 1742, 7 vols.
- CONCEPCIÓN, fr. Gerónimo, *Emporio del Orbe. Cádiz ilustrada*, Ámsterdam, Imprenta de Joan Bus, 1690.
- CORBETT, Julian S. (ed.), *Fighting Instructions 1530-1836*, London, Navy Records Society, 1905, vol. XXIX.
- Diary of Thomas Burton, Esq. Member in the Parliaments of Oliver and Richard Cromwell from 1656 to 1659 (Burton's Diary)*, London, Henry Colburn, 1828, 4 vols.
- Documents Inédits sur l'Histoire de France (DIHF Mazarin): Lettres du cardinal Mazarin pendant son ministère, recueillies et publiées par M. A. Chéruel*, Paris, Imprimerie Nationale, 1890 [BnF Gallica].
- Documents relating to the Civil War, 1642-1648 (DCW)*, eds. J. R. Powell & E. K. Timings, London, Navy Records Society, 1963, vol. 105.
- ENCINAS, Diego de, *Cedulario Indiano*, Madrid, Cultura Hispánica, 1945-1946 (ed. facsímil con estudio e índices de Alfonso García Gallo).
- EXQUEMELIN, Alexandre Olivier, *Piratas de la América, y luz a la defensa de las costas de Indias Occidentales*, Colonia, Casa de Lorenzo Struickman, 1681; facsímil, *Piratas de América*, ed. Manuel Nogueira Bermejillo, Madrid, Dastin, 2002.
- FANSHAWE, Ann, *Memoirs of Lady Fanshaw, Wife of Sir Richard Fanshaw, Bart., Ambassador from Charles II to the Court of Madrid in 1665*, London, Henry Colburn, 1829.
- FIRTH, Charles H. (ed.), *The Last Years of the Protectorate, 1656-1658*, London, Longmans, Green & Co., 1909, 2 vols.
- *The Narrative of General Venables, with an appendix of papers relating to the expedition to the West Indies and the conquest of Jamaica, 1654-1655*, London, Longmans, Green & Co., 1900.
- GARDINER, Samuel R. (ed.), *The Constitutional Documents of the Puritan Revolution, 1628-1660 (GCD)*, Oxford, Clarendon Press, 1889.
- Glanville's Diary. Voyage to Cadiz in 1625*, ed. A. B. Grossart, London, Camden Society, 1838-1901.
- HAKLUYT, Richard, *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, ed. & intr. Jack Beeching, Harmondsworth, Penguin Books, 1972.

- HARLOW, Vincent Todd (ed.), *Colonising Expeditions to the West Indies and Guiana, 1623-1667*, London, The Hakluyt Society, 1925.
- «The Voyages of Captain William Jackson (1642-1645)», *Camden Miscellany, Vol. XIII*, London, Office of the Society, 1923: v-xxvi, 1-39.
- HARRINGTON, James, *La República de Oceana y un sistema de política*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2013 [1656].
- HENDERSON, Frances (ed.), *Further Selections from the Papers of William Clarke, Secretary to the Council of the Army 1647-1649, and to General Monck and the Commanders of the Army in Scotland, 1651-1660*, London, UCL & Cambridge University Press for the RHS, 2006, vol. 27.
- HEVIA BOLAÑOS, Juan de, *Laberinto de Comercio Terrestre y Naval*, Madrid, impresor real Luis Sánchez, 1619 [ed. original Lima, Imprenta de Francisco del Canto, 1617].
- Historical Collections of Private Passages of State: Volume 4, 1640-1642 (HCPPS)*, London, by D. Browne, 1721.
- HOBBS, Thomas, *Behemoth*, con estudio de Miguel A. Rodilla, Madrid, Tecnos, 2018.
- HUET, Pierre-Daniel, *Memoirs of the Dutch Trade in all the States, Empires, and Kingdoms in the World*, London, C. Rivington, at the Bible & Crown, St. Paul's Church-Yard, 1719.
- HUME, David, «Essays, Moral, Political, and Literary», *Essays and Treatises on Several Subjects*, vol. 1, Edinburgh, Bell & Bradfute, 1825 [1758].
- Interesting Tracts, relating to the Island of Jamaica*, Santiago de la Vega, Printed by Lewis, Lunan & Jones, 1800 (*Interesting Tracts*).
- Journals of the House of Commons*, London, HMSO, 1802, (CJ).
- Journal of the House of Lords*, London, HMSO, 1767-1830 (LJ).
- KEY, Newton & BUCHOLZ, Robert (eds.), *Sources and Debates in English History, 1485-1714*, Chichester, Wiley-Blackwell, 2009.
- LAMBE, Samuel, *The Humble Representation*, s.l. [London], 1658.
- *Seasonable Observations humbly offered to his Highness the Lord Protector*, London, 27/1/1657 (e.a.).
- Letters and Speeches of Oliver Cromwell, with Elucidations by Thomas Carlyle (Cromwell's Letters)*, ed. S. C. Lomas, London, Methuen & Co., 1904, 3 vols.
- Letters of Robert Blake, together with supplementary documents (Blake's Letters)*, ed. J. R. Powell, London, Navy Records Society, 1937.
- Life and Administration of Edward, first Earl of Clarendon*, ed. T. H. Lister, Esq., London, Longman, Orme, Brown, Green, and Longmans, 1837.

- LIGON, Richard, *True and Exact Historie of the Island of Barbadoes*, London, 1657; ed. facsímil a cargo de K. O. Kupperman, *A True and Exact History of the Island of Barbados*, Indianapolis, Hackett Publishing Co. Inc., 2011.
- LONG, Edward, *The History of Jamaica, or General Survey of the Antient and Modern State of that Island*, London, T. Lowndes, 1774, 3 vols.
- LUDLOW, Edmund, *The Memoirs of Edmund Ludlow, Lieutenant-General of the Horse in the Army of the Commonwealth of England, 1625-1672*, 2 vols. ed. C. H. Firth, Oxford, Clarendon, 1894.
- MACFARLANE, Alan (rev. ed.), *The Diary of Ralph Josselin, 1616-1683*, London, British Academy / Oxford University Press, 1991 [1976].
- MARTIN, Robert M., *Statistics of the Colonies of the British Empire*, London, William H. Allen & Co., 1839.
- Memorials of the Professional Life and Times of Sir William Penn, Knt., admiral and general of the fleet during the Interregnum, admiral, and commissioner of the Admiralty and Navy after the Restoration, from 1644 to 1670 (Penn's Memorials)*, ed. Granville Penn, Esq., London, James Duncan, 1833, vol. II.
- Merchants' Humble Petition and Remonstrance, to his late Highness, with an account of the losses of their shipping and estates, since the war with Spain, and how as well themselves as strangers have strengthened and enriched both the enemy and the Hollanders, by the secret trade for the dominions of Spain, and how the national English stock suffers thereby, and by many other trades: as is made out by several demonstrations; A brief Treaty of the King of Spains, West Indies, of the Inquisition and of the death of the English Agent Mr Ascham and the prosecution of the murderers; A General Remedy Proposed for the Restauration of the Trade. All most humbly submitted to His Highness and the most honorable houses of Parliaments consideration.* London, Joseph Moxon, 1659.
- Original Letters of his Excellency Sir Richard Fanshawe (Fanshawe's Original Letters)*, London, A. Roper, R. Basset & W. Turner, 1702.
- Rich News from Jamaica of great spoil made the English upon the enemy, both by land and sea, being the substance of a letter from Cornelius Burroughs, Steward General, dated from Point Cagway (Rich News)*, London, M. Simmons, 1659.
- PEACOCK, Edward (ed. rev.), *The Army Lists of the Roundheads and Cavaliers, containing the names of the officers in the Royal and Parliamentary Armies of 1642*, London, John Campden Hotten, 1863.

- PETERS, Hugh, *Last Reports of the English Wars*, London, printed by M. S. for Henry Overton at his shop in Popes-Head Alley, 1646.
- Recopilación de las leyes de los Reinos de Las Indias (Recopilación)*, Madrid, Julián de Paredes, 1681.
- , Jean François de la, *Œuvres*, Paris, Chez Gérard, 1802.
- SOLÓRZANO PEREIRA, Juan de, *Política Indiana*, Madrid, Imprenta de Diego Díaz de la Carrera, 1647 [ed. original en latín *De Indiarum Iure et Gubernatore*, Madrid, 1629 y 1636, 2 vols.].
- Statutes of the Realm, vol. 5: 1628-80 (Stat Realm)*, ed. John Raithby, London, Great Britain Record Commission, 1819.
- STOCK, Leo Francis (ed.), *Proceedings and Debates of the British Parliaments Respecting North America, Vol. 1: 1542-1688*, Washington D.C., Carnegie Institution, 1924.
- Two Letters from Vice-admiral John Lawson and the commanders of the fleet to the Lord Mayor, Aldermen and Common-councilmen of London (Two Letters)*, The Downs, 13/12/1659; Gravesend, 21/12/1659, [en OTA].
- ULLOA Y SOUSA, Bernardo de, *Restablecimiento de las fábricas y comercio español: parte primera*, Madrid, Antonio Marín, 1740.
- VEITIA LINAJE, José, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, Imprenta de Juan Francisco de Blas, 1672.
- VIERA Y CLAVIJO, José de, *Noticias de la historia general de las Islas de Canaria*, Tomo III, Madrid, Imprenta de Blas Román, 1776.
- WARBURTON, Eliot, *Memoirs of Prince Rupert and the Cavaliers, Including their Private Correspondence*, London, Richard Bentley, 1849, vol. 3.
- WHITELOCK, Bulstrode (ed.), *Memorials of the English Affairs, from the beginning of the Reign of Charles the First to the happy Restoration of King Charles the Second, vol. IV*, Oxford, University Press, 1853.
- WRIGHT, Irene A. (ed.), «Spanish Narratives of the English Attack on Santo Domingo 1655», *Camden Miscellany, Vol. XIV*, London, Offices of the Society, 1926.
- «The English Conquest of Jamaica», *Camden Miscellany, Vol. XIII*, London, Office of the Society, 1923: 1-32.
- Writings and Speeches of Oliver Cromwell (Cromwell's Writings)*, ed. W. C. Abbott, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1945, 4 vols.

## Bibliografía crítica

- ACEMOĞLU, Daron, JOHNSON, Simon H. & ROBINSON, James A., «The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change and Economic Growth», *American Economic Review*, 95:3 (2005): 546-579.
- ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio, GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo y VILA VILAR, Enriqueta (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla-CSIC, 2004.
- ALBERDI LONBIDE, Xabier y ARAGÓN RUANO, Álvaro, «La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (2009): 13-33.
- ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José, *La empresa de Inglaterra (La “Armada Invencible”: fabulación y realidad)*, Madrid, RAH, 2004.  
— *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona, Planeta, 1975.
- ALCEDO Y HERRERA, Dionisio de, *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVIII*, Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández, 1883.
- ALFONSO MOLA, Marina y MARTÍNEZ SHAW, Carlos, «Defensa naval de los reinos de Indias», en Hugo O’Donnell y Duque de Estrada y Enrique García Hernán (coords.), *Historia Militar de España, Vol. 3, Tomo 1: Ultramar y la Marina*, Madrid, Laberinto: Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2012 (9 vols.): 123-142.
- ALFONSO MOLA, Marina, «Armadores y flota mercante colonial. La guerra y las transformaciones del sector naviero en el Antiguo Régimen», en C. Martínez Shaw & M. Alfonso Mola (eds.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX). Quince estudios*, Madrid, UNED, 2010: 487-528.
- ALLOZA APARICIO, Ángel, «La Monarquía Católica y la Commonwealth of England», M. Herrero Sánchez (coord.), *República y republicanismo en la Europa Moderna (siglos XVI-XVIII)*, Madrid, FCE – Red Columnaria, 2017: 349-370.  
— *Diplomacia caníbal, España y Gran Bretaña en la pugna del dominio del mundo, 1638-1660*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2015.  
— «Comercio y rivalidad entre España e Inglaterra. Corso, ataques navales y represalias en los siglos XVI y XVII», *XVII coloquio de historia canario-americana: V centenario de la muerte de Cristóbal Colón*, Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, 2008: 1.642-1.688.

- «Guerra económica y comercio europeo en España, 1624-1674. Las grandes represalias y la lucha contra el contrabando», *Hispania*, 65/219 (2005): 227-279.
- «La represalia de Cromwell y los mercaderes ingleses en España (1655-1667)», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 13 (2000): 83-112.
- ALLOZA APARICIO, Ángel y VILLANI, Stefano, «Lecturas contemporáneas continentales de la Revolución Inglesa. Los casos de Italia y España como ejemplo», *Studia histórica. Historia moderna*, 35 (2013): 437-459.
- ALLOZA APARICIO, Ángel y ZOFÍO LLORENTE, Juan C., *Europa en el mercado español. Mercaderes, represalias y contrabando en el siglo XVII*, Salamanca, Junta de Castilla y León, 2006.
- ÁLVAREZ NOGAL, Carlos, «Finanzas y comercio en la España del siglo XVII: la crisis de la avería», en J. A. Armillas Vicente, *Actas del VI Congreso Nacional de Americanistas vol. 3*, Zaragoza, 1998: 1.365-1.374.
- *El crédito de la Monarquía Hispánica en el reinado de Felipe IV*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1997a.
- *Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos (1621-1665)*, Madrid, Banco de España, 1997b.
- AMOR MARTÍN, Francisco, «La presencia naval neerlandesa en Cádiz en una época de transición (1648-1660)», en J. J. Iglesias Rodríguez, J. J. García Bernal e I. M. Melero Muñoz, *Ciudades y puertos de Andalucía en un Atlántico global, siglos XVI-XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2022: 219-242.
- «La suspensión de las flotas de Indias en 1655», en J. J. Iglesias Rodríguez, J. J. García Bernal e I. M. Melero Muñoz (coords.), *Ciudades atlánticas del sur de España. La construcción de un mundo nuevo*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2021a: 225-241.
- «La villa de Puerto Real y los suministros navales durante la guerra anglo-española de 1655-1660», *Matagorda. Revista de estudios puertorrealeños*, 3 (2021b): 127-157.
- «“Acción-reacción”: la respuesta del comercio andaluz al bloqueo naval inglés de 1655», en J. J. Iglesias Rodríguez e I. M. Melero Muñoz (coords.), *Hacer Historia Moderna. Líneas actuales y futuras de investigación*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2020: 964-976.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco y PONCE LEIVA, Pilar (coords.), *Debates sobre la corrupción en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*, Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2018 [acceso abierto online].

- ANDREWS, Charles McLean, *The Colonial Period of American History*, vol. 1, New Haven, Yale University Press, 1964 [1934].
- *The Colonial Period*, New York, H. Holt & Co., 1912.
- *British Committees, Commissions, and Councils of Trade and Plantations, 1622-1675*, Baltimore, John Hopkins Press, 1908.
- ANDREWS, Kenneth R., *Ships, Money and Politics: Seafaring and Naval Enterprise in the Reign of Charles I*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991.
- *Trade, Plunder and Settlement: Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984.
- *Elizabethan Privateering: English Privateering during the Spanish War, 1583-1603*, Cambridge, Cambridge University Press, 1966.
- ANDRIEN, Kenneth J., *Crisis and Decline: The Viceroyalty of Peru in Seventeenth Century*, Albuquerque, University of New Mexico, 1985.
- ANGULO ÍÑIGUEZ, Diego, *Bautista Antonelli: las fortificaciones americanas del siglo XVI*, Madrid, Hauser y Menet, 1952.
- ANTCZAK, Andrzej, ANTCZAK, Konrad A. & ANTCZAK, Ma. Magdalena, «Risky business: historical archaeology of the Dutch salt enterprise on La Tortuga Island, Venezuela (1624-1638)», *Post-Medieval Archaeology*, 49/2 (2015):189-219.
- APESTEGUI, Cruz, «Arquitectura y construcción navales en la España atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización», en Francisco J. S. Alves, *Proceedings, International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian Tradition*, Lisboa, Instituto Português de Arqueologia, 2001: 163-212.
- *Los ladrones del mar; piratas en el Caribe: corsarios, filibusteros y bucaneros, 1493-1700*, Barcelona, Lunwerg Editores, 2000.
- «La arquitectura naval entre 1660 y 1754. Aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998): 237-266.
- ARAGÓN FERNÁNDEZ, Antonio, *Asaltos de piratas berberiscos al litoral gaditano de La Janda*, Cádiz, Antonio Aragón Fernández, 2009.
- ARAGÓN RUANO, Álvaro, «Transformaciones económicas en el sector costero guipuzcoano central durante el siglo XVII», *Manuscripts*, 26 (2008): 191-236.
- ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz y BOCHACA, Michel, «El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003): 41-53.

- ARMITAGE, David, «The Cromwellian Protectorate and the Languages of Empire», *The Historical Journal*, 35/3 (1992): 531-555.
- ARNEIL, Barbara, «Trade, Plantation and Property: John Locke and the Economic Defense of Colonialism», *Journal of the History of Ideas*, 55 (1994): 591-609.
- ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio de, *La arquitectura naval española. Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid, ed. G. Artiñano y Galdácano, 1920.
- ASHLEY, Maurice, *Financial and Commercial Policy under the Cromwellian Protectorate*, New York, August M. Kelley, 1962 [1934].
- ASHTON, Robert, «Charles I and the City», F. J. Fisher (ed.), *Essays in the Economic and Social History of Tudor and Stuart England in Honour of R. H. Tawney*, Cambridge, Cambridge University Press, 1961: 138-163.
- ASTON, Trevor (ed.), *Crisis in Europe, 1560-1660*, Oxford, Routledge, 2011 [1965].
- ÅSTRÖM, Sven-Erik (1960): «The English navigation laws and the Baltic trade, 1660-1700», *Scandinavian Economic History Review*, 1/8: 3-18.
- AYLMER, Gerald E., *The State's Servants. The Civil Service of the English Republic 1649-1660*, London, Routledge & Kegan Paul, 1973.
- BAETENS, R., «The Organization and Effects of Flemish Privateering in the Seventeenth Century», *Acta Historiae Neerlandicae*, 9 (1976): 48-75.
- BAKER, Timothy M. M., *London: Rebuilding the City after the Great Fire*, London, Butler & Tanner Ltd., 2000.
- BAKER-BATES, Pier y MALCOLM, Alistair, «Spain and England in the later Seventeenth Century: Transnational, Cultural and Political Contexts», en Cristina Bravo Lozano y Fernando Quiles (eds.), *Lady Ann y el embajador viajan a Sevilla (primavera de 1664)*, Sevilla, Enredars y Andavira, 2022: 13-50.
- BAKEWELL, Peter J., «Los determinantes de la producción minera en Charcas y en Nueva España durante el siglo XVII», H. Bonilla (ed.), *El sistema colonial en la América española*, Barcelona, Crítica, 1991: 58-72.
- «La minería en la Hispanoamérica colonial», L. Bethell (ed.), *Historia de América Latina 3. América Latina colonial: Economía*, Barcelona, Crítica, 1990: 49-91.
- BARBOUR, Reid, «Recent Studies in Seventeenth-Century Literary Republicanism», *English Literary Renaissance*, 34/3 (2004): 387-417.
- BARD, Nelson P., «The Ship Money Case and William Fiennes, Viscount Saye and Sele», *Bulletin of the Institute of Historical Research*, 50 (1977): 177-184.

- BARKHAM, Michael M., *Report on 16th Century Spanish Basque Shipbuilding, c. 1550 to c. 1600*, Ottawa, Parks Canada, 1981.
- BARRETT, Ward, «World Bullion Flows, 1450-1800», J. D. Tracy (ed.), *The Rise of Merchant Empires. Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990: 224-254.
- BATTICK, John F., «A new interpretation of Cromwell's western design», *Journal of the Barbados Museum and Historical Society*, 34 (1972): 76-84.
- BATTIS, Emery, *Saints and sectaries; Anne Hutchinson and the Antinomian Controversy in the Massachusetts Bay Colony*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1962.
- BAUMBER, M. L., «Parliamentary Naval Politics, 1641-1649», *Mariner's Mirror*, 82/4 (1996): 398-408.
- BECKLES, Hilary McD., «The "Hub of Empire": The Caribbean and Britain in the Seventeenth Century», en N. Canny (ed.), *The Oxford History of the British Empire. Vol. 1. The Origins of Empire, British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2001: 218-240.
- BEER, George L., *The Origins of the British Colonial System 1578-1660*, Gloucester (Mass.), Peter Smith, 1959 [1908].
- BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio M., *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992.
- BERNARD, Jacques, «Les types des navires ibériques et leur influence sur la construction navale dans les ports du Sud-Ouest de la France (XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)», *Actes du cinquième colloque d'histoire maritime*, Paris, 1966: 195-222.
- BETHENCOURT, Francisco, «The Iberian Atlantic: Trade, Networks and Boundaries», H. Braun & L. Vollendorf (eds.), *Theorising the Ibero American Atlantic*, Leiden, Brill, 2013: 15-37.
- BICHENO, Hugh, *Elizabeth's Sea Dogs: How the English Became the Scourge of the Seas*, London, Bloomsbury Publishing, 2012.
- BLACK, Clinton V., *History of Jamaica*, London & Glasgow, Collins Press, 1973 [1958].
- BLACK, Jeremy, *The British Seaborne Empire*, New Haven, Yale University Press, 2004.
- BOTELLA ORDINAS, Eva, «Debating Empires, Inventing Empires: British Territorial Claims Against the Spaniards in America, 1670-1714», *The Journal for Early Modern Cultural Studies*, 10/1 (2010): 142-168.

- BOUZA, Fernando, CARDIM, Pedro & FEROS, Antonio (eds.), *The Iberian World, 1450-1820*, Abingdon – New York, Routledge, 2020.
- BOYER, Richard, «Mexico in the Seventeenth Century: Transitions of a Colonial Society», *Hispanic American Historical Review*, 57/3 (1977): 455-478.
- BRADDICK, Michael J., «The English Government, War, Trade, and Settlement, 1625-1688», en N. Canny (ed.), *The Oxford History of the British Empire. Vol. 1. The Origins of Empire, British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2001: 286-308.
- BRADLEY, Raymond S. & JONES, Philip D., «“Little Ice Age” summer temperature variations: their nature and relevance to recent global warming trends», *The Holocene*, 3/4 (1993): 367-376.
- BRAVO LOZANO, Cristina, «Ecos de la *Restoration*. La misión diplomática de Sir Richard Fanshawe», en Cristina Bravo Lozano y Fernando Quiles (eds.), *Lady Ann y el embajador viajan a Sevilla (primavera de 1664)*, Sevilla, Enredars y Andavira, 2022: 77-102.
- BRAVO LOZANO, Cristina y QUILES, Fernando (eds.), *Lady Ann y el embajador viajan a Sevilla (primavera de 1664)*, Sevilla, Enredars y Andavira, 2022.
- BREMER, Francis J., *John Winthrop: America's Forgotten Founding Father*, New York, Oxford University Press, 2003.
- BRENNER, Robert, *Mercaderes y revolución. Transformación comercial, conflicto político y mercaderes de ultramar londinenses, 1550-1653*, Madrid, Akal, 2011 [1993].
- BREWER, John, *The Sinews of Power. War, Money and the English State, 1688-1783*, London – New York, Routledge, 1989.
- BRITO VIEIRA, Mónica, «Mare liberum vs. Mare clausum: Grotius, Freitas, and Selden's Debate on Dominion over the Seas», *Journal of the History of the Ideas*, 60/3 (2003): 361-377.
- BROWN, Jonathan & ELLIOTT, John H. (eds.), *The Sale of the Century: Artistic Relations between Spain and Great Britain, 1604-1655*, New Haven (Con.), Yale University Press, 2002.
- BRUIJN, Jaap R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, St. John's (Newfoundland), International Maritime Economic History Association, 2011.
- BUISSERET, David & TAYLOR, S. A. G., «Juan de Bolas and his Pelinco», *Caribbean Quarterly*, 54/4 (2008): 95-102.
- BUTEL, Paul y LAVALLÉ, Bernard (eds.), *L'Espace Caraïbe: Théâtre et enjeu des luttes impériales, XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle*, Bordeaux, Maison des Pays Ibériques, 1996.

- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Sílex, 2005.
- CANNY, Nicholas, «Atlantic History and Global History», J. P. Greene & P. D. Morgan (coords.), *Atlantic History: A Critical Appraisal*, Oxford – New York, Oxford University Press, 2009: 317-336.
- «The Origins of Empire: An Introduction», N. Canny (ed.), *The Oxford History of the British Empire. Vol. 1. The Origins of Empire, British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2001: 1-33.
- CARRASCO GONZÁLEZ, María Guadalupe, «La colonia británica de Cádiz entre 1650 y 1720», en P. Fernández Albadalejo (ed.), *Monarquía, imperio y pueblos en la España moderna. Actas de la IV Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*, Alicante, Publicaciones de la Universidad de Alicante, Caja de Ahorros del Mediterráneo, AEHM, 1997a: 331-342.
- *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1997b.
- CARRIÓ INVERNIZZI, Diana, «A New Diplomatic History and the Networks of Spanish Diplomacy in the Baroque Era», *The International History Review*, 36/4 (2013): 603-618.
- CASADO SOTO, José L., «Barcos para la guerra. Soporte de la Monarquía Hispánica», M. de Pazzis Pi Corrales (coord.), *Armar y marear en los siglos modernos (siglos XV-XVIII). Cuadernos de Historia Moderna*, Madrid, Universidad Complutense, 2006: 15-53.
- «La invención del galeón oceánico de guerra español», L. A. Ribot García y L. de la Rosa (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Madrid, Actas, 2003: 37-69.
- «Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998): 169-191.
- «Aproximación crítica a la historiografía sobre la arquitectura y construcción naval hispana en la Edad Moderna», *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, vol. VII, Santander, Diputación Regional de Cantabria, 1998: 35-53.
- «Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición del perfil tipológico», B. Torres Ramírez (coord.), *Andalucía, América y el mar. Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, Diputación de Huelva, 1991: 121-143.
- CASEY, James, «La revolución inglesa del siglo XVII», *Manuscripts*, 9 (1991): 227-245.

- CASTILLA SOTO, Josefina, «Las relaciones entre Felipe IV y Carlos II de Inglaterra durante el protectorado de Cromwell (1656-1659)», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 2 (1989): 111-124.
- CASTILLERO CALVO, Alfredo, *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres. Perspectivas imperiales. Siglos XVI-XIX*, (2 tomos), Panamá, Editora Novo Art, 2016.
- CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso de, «El almirante don Pablo de Contreras y Miñano, I conde de Alcudia», *Revista de Historia Naval*, nº 38, (Madrid, 1992): 67-72.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla-EEHA, 1945.
- CHAUNU, Pierre et Huguette, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, Paris, SEVPEN, 1955-1959, 12 vols.
- CHOCANO, Guadalupe, «Decadencia del poder naval e imperio marítimo español desde el siglo XVII. Política de protección y fomento de las industrias navales», A. Acosta Rodríguez, A. L. González Rodríguez y E. Vila Vilar (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla – CSIC, 2004: 991-1.031.
- CIPOLLA, Carlo M. [et al.], *La decadencia económica de los imperios*, Madrid, Alianza, 1977.
- CIPOLLA, Carlo M. (ed.), *The Fontana Economic History of Europe, Vol. II: The Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Glasgow, Collins, 1974.
- CLAYTON, Lawrence A., «Ships and Empire: The Case of Spain», *The Mariner's Mirror*, 3/62 (1975): 235-248.
- CLIFFORD, Alan C., *Oliver Cromwell: The Lessons and Legacy of the Protectorate*, Norwich, Charenton Reformed Publishing, 1999.
- CLOWES, William L. (ed.), *The Royal Navy: A History from the Earliest Times to the Present. Vol. 2: 1603-1714*, London, Sampson Low, Marston & Co. Ltd., 1898.
- COGSWELL, Thomas, «A Low Road to Extinction? Supply and Redress of Grievances in the Parliaments of the 1620s», *Historical Journal*, 33/2 (1990a): 283-303.
- «Coping with Revisionism in Early Stuart History», *The Journal of Modern History*, 62/3 (1990b): 538-551.
- «Foreign Policy and Parliament: The Case of La Rochelle, 1625-1626», *English Historical Review*, 99 (1984): 241-267.
- COKAYNE, George E., *Complete Baronetage, Volume III, 1649-1664*, Exeter, William Pollard & Co., 1903.

- CONTENTE DOMINGUES, Francisco, *Os navios do mar oceano: teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.
- COOPER, Michael Alan Ralph, *A More Beautiful City: Robert Hooke and the Rebuilding of London after the Great Fire*, 2003.
- CORBETT, Julian S., *England in the Mediterranean. A Study of the Rise and Influence of British Power within the Straits 1603-1713*, London, Longmans, Green & Co., 1904.
- CORMACK, Lesley B., *Charting an Empire: Geography at the English Universities, 1580-1620*, Chicago, University of Chicago Press, 1997.
- CRATON, Michael & SAUNDERS, Gail, *Islanders in the Stream. A History of the Bahamian People. Vol. 1. From Aboriginal Times to the End of Slavery*, Athens (Ga.), University of Georgia Press, 1992.
- CRAVEN, W. Frank, «The Earl of Warwick, a Speculator in Piracy», *Hispanic American Historical Review*, 10/4 (1930): 457-479.
- CRESPO SOLANA, Ana, *Comunidades transnacionales: colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico (1500-1830)*, Aranjuez, Doce Calles, 2010 (coord.).  
— *Mercaderes atlánticos. Redes del comercio flamenco y holandés entre España y el Caribe*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2009.
- CRESPO SOLANA, Ana y GONZÁLEZ RIPOLL, María Dolores (coords.), *Historia de las Antillas no hispanas*, Madrid, CSIC – Aranjuez, Doce Calles, 2011.
- CRESSY, David, «Revolutionary England 1640-1642», *Past & Present*, 181 (2003): 35-71.
- CUNDALL, Frank, *Jamaica under the Spaniards; Abstracted from the Archives of Seville*, Kingston, Institute of Jamaica, 1919.  
— *Historic Jamaica*, London, Institute of Jamaica & West India Committee, 1915.
- CUST, Richard, *The Forced Loan and English Politics, 1626-1628*, Oxford, Oxford University Press, 1987.
- CUST, Richard & HUGHES, Ann (eds.), *Conflict in Early Stuart England: Studies in Religion and Politics, 1603-1642*, London and New York, Routledge, 1989, «Introduction: After Revisionism»: 1-47.
- DAVIES, Godfrey, *The Restoration of Charles II, 1658-1660*, Oxford, Oxford University Press, 1955.
- DAVIS, Ralph, *The Rise of the English Shipping Industry in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> Centuries*, New Abbot, David & Charles, 1962.

- «England and the Mediterranean, 1570-1670», en F. J. Fisher (ed.), *Essays in the Economic and Social History of Tudor and Stuart England in Honour of R. H. Tawney*, Cambridge, Cambridge University Press, 1961: 117-137.
- «English Foreign Trade, 1660-1700», *The Economic History Review*, 7/2 (1954): 150-166.
- DE VRIES, Jan, «The Economic Crisis of the Seventeenth Century After Fifty Years», *Journal of Interdisciplinary History*, 40/2 (2009): 151-194.
- DE ZWART, Pim & VAN ZANDEN, Jan Luiten, *The Origins of Globalization. World Trade in the Making of the Global Economy, 1500-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2019.
- DEGROOT, Dagomar, «“Never such weather known in these seas”: Climatic Fluctuations and the Anglo-Dutch Wars of the Seventeenth Century, 1652-1674», *Environment and History*, 20/2 (2014): 239-273.
- DEWAR, A. C., «The Naval Administration of the Interregnum, 1641-1659», *Mariner's Mirror*, 12/4 (1926): 406-430.
- DÍAZ BLANCO, José M., «El motín de la feria de 1652: una mirada general a través de una mirada particular», en J. J. Iglesias Rodríguez, J. J. García Bernal y J. M. Díaz Blanco (eds.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno: ciudades y redes*, Madrid, Sílex, 2018: 527-550.
- «Los mecanismos de control hacendístico en el siglo XVII: ¿cómo trabajaba la contaduría del Consejo de Indias?», F. Andújar Castillo y P. Ponce Leiva (coords.), *Debates sobre la corrupción en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*, Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2018: 477-490 [acceso abierto en línea].
- *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Madrid, Marcial Pons, 2012.
- DIXON, Hepworth, *Robert Blake: Admiral and General-at-Sea*, London, Chapman & Hall, 1852.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio (ed.), *Estudios Americanistas*, Madrid, RAH, 1998.
- *Alteraciones andaluzas*, Madrid, Narcea, 1973.
- *Crisis y decadencia de la España de los Austrias*, Barcelona, Ariel, 1984.
- «Las remesas de metales preciosos de Indias en 1621-1665», *Anuario de Historia Económica y Social*, 2 (1969): 568-581.
- «Una relación de la pérdida de la armada de don Juan de Hoyos», *Archivo hispalense: revista histórica, literaria y artística*, 46/141 (1967): 299-307.

- «Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV», *Hispania*, 89 (1963): 71-110.
- *Política y Hacienda de Felipe IV*, Madrid, Editorial de Derecho Financiero, 1960.
- «España ante la paz de los Pirineos», *Hispania*, XIX (1959): 545-573.
- «El suplicio de don Juan de Benavides. Un episodio de la historia sevillana», *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, 24/76 (1956): 159-171.
- *Orto y ocaso de Sevilla*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1974 [1946].
- DUCOIN, Jacques, *Bertrand d'Ogeron (1613-1676). Fondateur de la colonie de Sant-Domingue et gouverneur des filibustiers*, Brest, Éditions Le Télégramme, 2013.
- DURSTON, Christopher, *Cromwell's Major-Generals: Godly Government During the English Revolution*, Manchester, University Press, 2001.
- EAGLES, Robin & DENNEHY, Coleman A. (eds.), *Henry Bennet, Earl of Arlington, and his World. Restoration Court, Politics and Diplomacy*, New York, Routledge, 2020.
- ECHEVARRÍA BACIGALUPE, Miguel Ángel, *Flandes y la Monarquía Hispánica, 1500-1713*, Madrid, Sílex, 1998.
- EHRENGARDT, Thibault, *Histoire de la Jamaïque de 1494 à 1838*, s.l., Dread Editions, 2015.
- EGERTON, Hugh E., *A Short History of British Colonial Policy*, London, Methuen & Co., 1897.
- ELIAS, Norbert, *El proceso de la civilización*, México, FCE, 1993.
- ELLIOTT, John H., *La rebelión de los catalanes: un estudio sobre la decadencia de España (1598-1640)*, Madrid, Siglo XXI, 2014 [1963].
- *España, Europa y el mundo de ultramar: (1500-1800)*, Madrid, Taurus, 2010.
- *Imperios del mundo atlántico: España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, Madrid, Taurus, 2006.
- «A Troubled Relationship: Spain and Great Britain, 1604-1655», J. Brown & J. H. Elliott (eds.), *The Sale of the Century: Artistic Relations between Spain and Great Britain, 1604-1655*, New Haven (Con.), Yale University Press, 2002a: 17-38.
- «Atlantic History. A Circumnavigation», D. Armitage & Michael J. Braddick (eds.), *The British Atlantic World*, New York, Palgrave Macmillan, 2002b: 233-250.
- *España y su mundo, 1500-1700*, Madrid, Alianza, 1991.
- «The Year of the Three Ambassadors», H. Lloyd-Jones, V. Peal & B. Wooden (eds.), *History and Imaginations: Essays in Honour of H. R. Trevor-Roper*, London, 1981: 165-181.
- «La decadencia de España», Carlo M. Cipolla [et al.], *La decadencia económica de los imperios*, Madrid, Alianza, 1977a [1961]: 129-155.

- «Self-Perception and Decline in Early Seventeenth-Century Spain», *Past & Present*, 74 (1977b): 41-61.
- *La España imperial, 1469-1716*, Barcelona, Vicens-Vives, 1976.
- «England and Europe: a Common Malady?», C. Russell (ed.), *The Origins of the English Civil War*, Basingstoke, MacMillan, 1973: 246-257.
- «Revolution and Continuity in Early Modern Europe», *Past & Present*, 42 (1969): 35-56.
- «The Decline of Spain», *Past & Present*, 20 (1961): 52-75.
- EMMER, Pieter C. & KLOOSTER, Wim, «The Dutch Atlantic, 1600-1800: Expansion without Empire», *Itinerario*, 23/2 (1999): 48-69.
- FAIRMAN, Patricia Shaw, *España vista por los ingleses en el siglo XVII*, Madrid, Sociedad General Española de Librería, 1981.
- FARNELL, James E., «The Navigation Act of 1651, the First Dutch War and the London Merchant Community», *The Economic History Review*, 16/3 (1964): 439-454.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón. Tomo V (1650-1700)*, Madrid, Imprenta Real, 1899.
- *Bosquejo biográfico del almirante D. Diego de Egües y Beaumont y relación del combate naval que sostuvo con ingleses en Santa Cruz de Tenerife, año 1657*, Sevilla, Imprenta de La Andalucía, 1892.
- *Disquisiciones náuticas. Tomo V: A la Mar, madera*, Madrid, Aribau y Ca., Impresores de Cámara de S.M., 1880.
- FERNÁNDEZ IZQUIERDO, Francisco, «Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración», *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración, I Jornadas de Historia Marítima*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989: 35-62.
- FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, Monserrat y JOHNSON, Victoria Stapells, «Escuadra de 1656: un combate naval en la bahía de Cádiz», *Revista Internacional de los Estudios Vascos*, 37/1 (1992): 113-165.
- FERNÁNDEZ NADAL, Carmen M., «Guerra, comercio y diplomacia. Las relaciones de amistad y enemistad entre Londres y Madrid (segunda mitad del siglo XVII)», en E. García Hernán y D. Maffi (eds.), *Estudios sobre guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*, Valencia, Albatros, 2017: 331-354.
- FERNÁNDEZ SUÁREZ, José R., «Relaciones diplomáticas españolas con la república inglesa de Oliver Cromwell (1656-1658)», *ES Revista de Filología Inglesa*, 9 (1979): 31-74.

- FINLAYSON, Michael G., *Historians, Puritanism, and the English Revolution: The Religious Factor in English Politics before and after the Interregnum*, Toronto, University of Toronto Press, 1983.
- FIRTH, Charles H., «Sailors of the Civil War, the Commonwealth and the Protectorate», *Mariner's Mirror*, 12/3 (1926): 237-259.
- *The Last Years of the Protectorate, 1656-1658*, London, Longmans, Green & Co., 1909, 2 vols.
- «Blake and the Battle of Santa Cruz», *The English Historical Review*, 20/78 (1905): 228-250.
- «Sir William Davenant and the Revival of the Drama during the Protectorate», *English Historical Review*, 18/70 (1903): 319-321.
- FISHER, F. J., «London's Export Trade in the Early Seventeenth Century», *Economic History Review*, 3/2 (1950): 151-161.
- FISSEL, Mark Charles, *The Bishops' Wars: Charles I's Campaigns against Scotland, 1638-1640*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994.
- FORTESCUE, J. W., «The Expedition to the West Indies», *The Macmillan's Magazine*, 69 (1894): 184-197.
- FRANKOPAN, Peter, *El corazón del mundo: una nueva historia universal*, Crítica, Barcelona, 2016.
- FRIEL, Ian, *Maritime History of Britain and Ireland, c. 400-2001*, London, British Museum Press, 2003.
- FRIIS, Astrid, *Alderman Cockayne's Project and the Cloth Trade: The Commercial Policy of England in its Main Aspects, 1603-1625*, London, H. Milford, 1927.
- FUSARO, Maria, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England 1450-1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 2017.
- «Maritime History as Global History? The Methodological Challenges and a Future Research Agenda», M. Fusaro and A. Polónia (eds.), *Maritime History as Global History*, St. John's (Newfoundland), IMEHA, 2010: 267-282.
- FUSARO, Maria and POLÓNIA, Amélia (eds.), *Maritime History as Global History*, St. John's (Newfoundland), IMEHA, 2010.
- GAMES, Alison, «Atlantic History: Definitions, Challenges and Opportunities», *American Historical Review*, 111/3 (2006): 741-758.

- GARCÍA FUENTES, Lutgardo, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, CSIC – EEHA y Diputación Provincial de Sevilla, 1980.
- «En torno a la reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos II», *Anuario de Estudios Americanos*, 36 (1979): 251-286.
- GARCÍA GARRALÓN, Marta, «The Nautical Republic of the *Carrera de Indias*: Commerce, Navigation, *Casos Fortuitos* and *Avería Gruesa* in the Sixteenth Century», en M. Fusaro et al. (eds.), *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, Exeter-Pisa-Genoa, Palgrave Macmillan, 2023: 215-256.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaida, 1992.
- «Los “tratos y contratos” del capital comercial gaditano: la compra en empeño a la Corona, en 1655, de las alcabalas de la ciudad, su término y bahía», en A. García-Baquero González, *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz, Diputación Provincial, 1991: 36-65.
- *Andalucía y la Carrera de Indias*, Sevilla, Editoriales Andaluzas Unidas, 1986.
- GARDINER, Samuel R, *The First Two Stuarts and the Puritan Revolution*, New York, Charles Scribner's Sons, 1895.
- *History of the Commonwealth and Protectorate 1649-1660*, London, Longmans, Green & Co., 1894-1903, 4 vols.
- *History of the Great Civil War, 1642-1649*, 4 vols., London, Longmans & Green, 1886-1891.
- *History of England from the Accession of James I to the Outbreak of the Civil War, 1603-1642*, 10 vols., London, Longmans & Green, 1883-1887.
- GARDINER, Robert & LAVERY, Brian (eds.), *The Line of Battle. The Sailing Warship 1650-1840*, London, Conway Maritime Press, 1992.
- GAUNT, Peter, (ed.), *The English Civil War: The Essential Readings*, Oxford, Blackwell Publishers, 2000.
- GELABERT GONZÁLEZ, Juan E., *Castilla convulsa (1631-1652)*, Madrid, Marcial Pons, 2001.
- GIL PUJOL, Xavier, *Tiempo de política. Perspectivas historiográficas sobre la Europa moderna*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 2006b.
- «Más sobre las revueltas y revoluciones del siglo XVII y sobre su ausencia», en Geoffrey Parker (coord.), *La crisis de la monarquía de Felipe IV*, Barcelona, Crítica, 2006a: 351-392.

- «Crónica y cuestiones de veinticinco años de debate», *Pedralbes*, 17 (1997): 241-288.
- «Visión europea de la monarquía española como monarquía compuesta, siglos XVI-XVII», C. Russell y J. A. Gallego (dirs.), *Las monarquías del Antiguo Régimen, ¿monarquías compuestas?*, Madrid, Editorial Complutense, 1996: 65-95.
- GIRARD, Albert, *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, E. de Boccard, 1932.
- GIUDICELLI, Christophe, «“Indios amigos” y movilización colonial en las fronteras americanas de la Monarquía Católica (siglos XVI-XVII)», J. J. Ruiz Ibáñez (ed.), *Las milicias del rey de España: sociedad, política e identidad en las monarquías ibéricas*, México, FCE, 2009: 349-377.
- GLAVE TESTINO, Luis M., «El virreinato peruano en la llamada crisis general del siglo XVII», en Heraclio Bonilla, *Las crisis económicas en la historia del Perú*, Lima, Centro Latinoamericano de Historia Económica y Social-Fundación Friedrich Ebert, 1986: 95-137.
- GLETE, Jan, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London, Routledge, 1999.
- *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, 2 vols., Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993.
- GÓMEZ MESAS, Javier, «Los Pereira, Cardoso y Ladrón de Guevara: tres familias especializadas en el abastecimiento de pertrechos y bastimentos navales en el reinado de Felipe IV», *Studia histórica. Historia moderna*, 42/2 (2020): 255-288.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, «El estado fiscal-militar, una reflexión alternativa», *Memoria y Civilización*, 11 (2008): 271-295.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Francisco José, «Del Arte de marear a la navegación astronómica: técnicas e instrumentos de navegación en la España Moderna», en M. de Pazzis Pi Corrales (coord.), *Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII). Cuadernos de Historia Moderna, Anejo V*, Madrid, Publicaciones Universidad Complutense de Madrid, 2006: 135-166.
- GOODMAN, David, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001.
- GORDON, M. D., «The Collection of Ship Money in the Reign of Charles I», *Transactions of the Royal Historical Society*, 3/4 (1910): 141-162.
- GORROCHATEGUISANTOS, Luis, *Contra Armada. La mayor victoria de España sobre Inglaterra*, Barcelona, Crítica, 2020.

- GOYHENETCHE, Manex, «La construcción navale en Pays Basque Nord: état de la recherche et portrait chronologique», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998): 147-168.
- GRAFE, Regina, «The Strange Tale of the Decline of Spanish Shipping», en R. W. Unger (ed.), *Shipping and Economic Growth 1350-1850*, Leiden, Brill, 2011: 81-115.
- «Turning Maritime History into Global History: Some Conclusions from the Impact of Globalization in Early Modern Spain», M. Fusaro and A. Polónia (eds.), *Maritime History as Global History*, St. John's (Newfoundland), IMEHA, 2010: 249-266.
- «The Globalisation of Codfish and Wool: Spanish-English-North American Triangular Trade in the Early Modern Period», *Working Papers Vol. 71/03*, London, Department of Economic History, London School of Economics, 2003: 1-33.
- GRAFENSTEIN GAREIS, Johanna von y MUÑOZ, Laura, «Población y sociedad», en A. Crespo Solana y María Dolores González Ripoll (coords.), *Historia de las Antillas no hispanas*, Madrid, CSIC – Aranjuez, Doce Calles, 2011.
- GREENE, Jack P. & MORGAN, Philip D., (coords.), *Atlantic History. A Critical Appraisal*, Oxford – New York, Oxford University Press, 2009.
- GROENVELD, Simon, «The English Civil Wars as a Cause of the First Anglo-Dutch War, 1640-1652», *The Historical Journal*, 30/3 (1987): 541-566.
- GRUZINSKI, Serge, *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México, FCE, 2010.
- GUARDIA HERRERO, Carmen de la, «Historia atlántica. Un debate historiográfico en EEUU», *Revista Complutense de Historia de América*, 36 (2010):151-159.
- GUIARD LARRAURI, Teófilo, *La industria naval vizcaína: anotaciones históricas y estadísticas*, Bilbao, Bilbaína de Artes Gráficas, 1917.
- GUILLAUME-ALONSO, Araceli, «Sanlúcar de Barrameda y la proyección atlántica del ducado de Medina Sidonia en la edad moderna», en J. J. Iglesias Rodríguez, J. J. García Bernal y J. M. Díaz Blanco (eds.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno: ciudades y redes*, Madrid, Sílex, 2018: 37-54.
- GUIZOT, François, *Historia de la República de Inglaterra y de Cromwell, desde su instalación hasta la muerte del Protector*, Madrid, Imprenta de Fernando Gaspar, 1858.
- GUTIÉRREZ, Ramón, *Fortificaciones en Iberoamérica*, Madrid, Fundación Iberdrola, 2005.
- GUY, John, *Gresham's Law. The Life and World of Queen Elizabeth I's Banker*, London, Profile Books Ltd., 2019.

- HAMILTON, Earl J., *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501–1650*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1934.
- «The Decline of Spain», *Economic History Review*, 8/2 (1938): 168-179.
- HANG, Xing, *Conflict and Commerce in Maritime East Asia. The Zheng Family and the Shaping of the Modern World, c. 1620-1720*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015.
- HARDING, Richard, *The Evolution of the Sailing Navy, 1509-1815*, New York, St. Martin's Press, 1995.
- HARDING, Richard & SOLBES FERRI, Sergio, *The Contractor State and its Implications, 1659-1815*, Las Palmas, Servicio de Publicaciones y Difusión Científico Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012.
- HARING, Clarence Henry, *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*, Sevilla, Renacimiento, 2003 [1910].
- *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, México, FCE, 1979 [1918].
- HARRIS, G. G., *The Trinity House of Deptford, 1514-1660*, London, Athlone Press, 1969.
- HASSALL, Arthur, *The History of British Foreign Policy from the Earliest Times to 1912*, London – Edinburgh, William Blackwood & Sons, 1912.
- HAUDRÈRE, Philippe et LE BOUËDEC, Gérard, *Les Compagnies des Indes, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Rennes, Ouest-France, 2011.
- HEATH, George D., «Making the Instrument of Government», *Journal of British Studies*, 6/2 (1967): 15-34.
- HENNAUT, Maurice de, *Récit du siege de Valenciennes en 1656 publié d'après le manuscrit original de Simon Le Boucq*, Valenciennes, Imprimerie A. Bonenfant, 1889.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Alfonso, J., «El alojamiento de soldados del tercio de Galeones en Andalucía (1660-1615)», Juan J. Iglesias Rodríguez, José J. García Bernal e Isabel M. Melero Muñoz (coords.), *Ciudades atlánticas del sur de España: la construcción de un mundo nuevo (siglos XVI-XVIII)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2021a: 209-242.
- «Entre Andalucía y Tierra Firme. Una aproximación al soldado de la Carrera de Indias (1600-1629)», en Cristina Borreguero Beltrán et al. (coords.), *A la sombra de las catedrales: cultura, poder y guerra en la Edad Moderna*, Burgos, Universidad de Burgos, Servicio de Publicaciones, 2021b: 2.041-2.056.
- HERRERA HEREDIA, Antonio, «Casa de la Contratación y Consulado de Cargadores a Indias: afinidad y confrontación», en A. Acosta Rodríguez, A. L. González Rodríguez y E. Vila

- Vilar (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla – CSIC, 2004: 161-181.
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel, «El Congreso de Westfalia y la paz bilateral de Münster entre la Monarquía Hispánica y las Provincias Unidas», J. I. Fortea Pérez, J. E. Gelabert González, R. López Vela, E. Postigo Castellanos (coords.), *Monarquías en conflicto. Linajes y noblezas en la articulación de Monarquía Hispánica. XV Reunión Científica de la FEHM*, Madrid, FEHM – Universidad de Cantabria, 2020: 87-128.
- «Conectores sefarditas en una monarquía policéntrica. El caso Belmonte / Schonenberg en la articulación de las relaciones hispano-neerlandesas durante la segunda mitad del siglo XVII», *Hispania*, 76/253 (2016): 445-472.
- *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*, Madrid, CSIC, 2000.
- HILL, Christopher, «A Bourgeois Revolution?», J. G. A. Pocock (ed.), *Three British Revolutions: 1641, 1688, 1776*, Princeton, Princeton University Press, 1980: 109-139.
- *Milton and the English Revolution*, London, Faber & Faber, 1997 [1977].
- *El mundo trastornado. El ideario popular extremista de la Revolución Inglesa del siglo XVII*, Madrid, Siglo XXI, 2015 [1972].
- *Los orígenes intelectuales de la Revolución Inglesa*, Barcelona, Crítica, 1980 [1965].
- *The Century of Revolution, 1603-1714*, London, Van Nostrand Reinhold (International), 1989 [1961].
- *Puritanism and Revolution: Studies in Interpretation of the English Revolution of the 17<sup>th</sup> Century*, London, Secker & Warburg, 1958.
- HIRST, Derek, *England in Conflict, 1603-1660. Kingdom, Community, Commonwealth*, London, Edward Arnold, 1999.
- «Locating the 1650's in England's Seventeenth Century», *History*, 81/263 (1996): 359-383.
- *Authority and Conflict: England 1603-1658*, London, Edward Arnold, 1986.
- «The place of principle», *Past and Present*, 92 (1981): 79-99
- HOBBSAWM, Eric J., *En torno a los orígenes de la revolución industrial*, Madrid, Siglo XXI, 1971.
- «The Crisis of Seventeenth Century», T. Aston (ed.), *Crisis in Europe, 1560-1660*, Oxford, Routledge, 2011 [1965]: 5-58.
- «Discussion of H. R. Trevor-Roper: "The General Crisis of the Seventeenth Century"», *Past & Present*, 18 (1966): 8-42
- «The Crisis of the 17th Century», *Past & Present*, 6 (1954b): 44-65.

- «The General Crisis of the European Economy in the 17th Century», *Past & Present*, 5 (1954a): 33-53.
- HOFFMAN, Paul, «El desarrollo de las defensas del Caribe, siglo XVI y principios del siglo XVII», en J. Marchena Fernández, *La influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana (1500-1800)*, Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1983: 15-35.
- HOLLIMAN, Virginia, «Cromwell's Relations with Spain», *Howard College Bulletin*, Birmingham (Ala.), Howard College Studies ed., 82/4 (1924).
- HORMAECHEA, Cayetano, ISIDRO, Rivera y DERQUI, Manuel, *Los barcos oceánicos del Atlántico ibérico en los siglos XVI y XVII*, Barcelona, Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona, 2018, 3 vols.
- *Los galeones españoles del siglo XVII*, Barcelona, Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona, 2012, 2 vols.
- HUGON, Alain, *La insurrección de Nápoles, 1647-1648: la construcción del acontecimiento*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, 2014.
- HUSSEY, Roland D., «Spanish Reaction to Foreign Aggression in the Caribbean to about 1680», *Hispanic American Historical Review*, 9 (1929): 286-302.
- HUTTON, Ronald, *The Making of Oliver Cromwell*, New Haven, Yale University Press, 2021.
- *The Restoration: A Political and Religious History of England and Wales, 1658-1667*, Oxford, Oxford University Press, 1985.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan J., «Ciudades y puertos atlánticos de Andalucía: una jerarquía cambiante», en Juan J. Iglesias Rodríguez, José J. García Bernal y José M. Díaz Blanco (eds.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno: ciudades y redes*, Madrid, Sílex, 2018: 55-98.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan J. y GARCÍA BERNAL, José J. (eds.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno: agentes y escenarios*, Madrid, Sílex, 2016.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan J., GARCÍA BERNAL, José J. y DÍAZ BLANCO, José Manuel (eds.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno: ciudades y redes*, Madrid, Sílex, 2018.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan J., GARCÍA BERNAL, José J. y MELERO MUÑOZ, Isabel (coords.), *Ciudades y puertos de Andalucía en un Atlántico global: siglos XVI-XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2022.
- *Ciudades atlánticas del sur de España: la construcción de un mundo nuevo (siglos XVI-XVIII)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2021.

- INCHAUSTEGUI CABRAL, Joaquín Marino, *La gran expedición inglesa contra las Antillas Mayores*, México, Gráfica Panamericana, 1958.
- ISRAEL, Jonathan I., «The Emerging Empire: The Continental Perspective, 1650-1713», en N. Canny (ed.), *The Oxford History of the British Empire. Vol. 1, The Origins of Empire, British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2001: 423-444.
- *Conflicts of Empires. Spain, the Low Countries and the struggle for world supremacy 1585–1713*, Rio Grande (Ohio), Hambledon Press, 1997.
- *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806*, Oxford, Clarendon Press, 1995.
- *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1989.
- *La república holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661*, Madrid, Nerea, 1997 [1982].
- «The Decline of Spain: A Historical Myth?», *Past & Present*, 91 (1981): 170-180.
- «Spanish Wool Exports and the European Economy, 1610-1640», *Economic History Review*, 33 (1980): 193-211.
- «México y la crisis general del siglo XVII», E. Florescano (ed.), *Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América Latina (1500-1975)*, México, FCE, 1979: 128-153.
- IZCO REINA, Manuel, «La epidemia de peste de 1649 en Puerto Real», en *Matagorda. Revista de estudios puertorreales*, 1 (2015): 17-46.
- JAMES, Lawrence, *The Rise and Fall of the British Empire*, London, Little, Brown & Co., 1994.
- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, Juan José, «Oficiales eventuales, la precariedad de los trabajadores de Sevilla como uno de los desencadenantes del motín de la Feria de 1652», en C. Borreguero Beltrán, et al. (coords.), *A la sombra de las catedrales: cultura, poder y guerra en la Edad Moderna*, Burgos, Universidad de Burgos, 2021: 759-775.
- JONES, J. R., «Booth's Rising of 1659», *Bulletin of the John Rylands Library*, 39/2 (1957): 416-443.
- KAHLOW, Simone (ed.), *Transfer Between Sea and Land. Maritime Vessels for Cultural Exchanges in the Early Modern Period*, Leiden, Sidestone Press, 2019.
- KAMEN, Henry, «The Decline of Spain: A Historical Myth?», *Past & Present*, 81 (1978): 24-50.
- *El siglo de hierro: cambio social en Europa, 1550-1660*, Madrid, Alianza, 1977.

- KANTOROWICZ, Ernst H., *Los dos cuerpos del rey. Un estudio de teología política medieval*, Madrid, Alianza, 1985 [1957].
- KATZ, David S., *Philo-semitism and the readmission of the Jews to England, 1603-1655*, Oxford, Oxford University Press, 1982.
- KEARNEY, Hugh, *Las Islas Británicas. Una historia de cuatro naciones*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996.
- KEEBLE, Neil H., *The Restoration England in the 1660s*, Malden, Blackwell Pub., 2002.
- KENNEDY, D. E., «The Establishment and Settlement of Parliament's Admiralty, 1642-1648», *Mariner's Mirror*, 48/4 (1962): 276-291.  
— «Naval Captains at the Outbreak of the English Civil War», *Mariner's Mirror*, 46/3 (1960): 181-198.
- KISHLANSKY, Mark, *A Monarchy Transformed Britain 1603-1714*, London, Penguin Books, 1997.
- KLEIN, Herbert S. & SERRANO HERNÁNDEZ, Sergio, «Was There a 17<sup>th</sup> Century Crisis in Spanish America? », *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 37/1 (2018): 69-75.
- KLOOSTER, Wim, «Curaçao as a Transit Center to the Spanish Main and the French West Indies», G. Oostindie & J. V. Roitman (eds.), *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800*, Leiden – Boston, Brill, 2014: 25-51.  
— «Inter-Imperial Smuggling in the Americas, 1600-1800», B. Bailyn & P. L. Denault (eds.), *Soundings in Atlantic History – Latent Structures and Intellectual Currents, 1500-1830*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 2009: 141-180.
- KÖNIGSBERGER, Helmut G., «The crisis of the 17<sup>th</sup> century: a farewell? », *Politicians and Virtuosi: Essays in Early Modern History*, London, The Humbledon Press, 1986: 149-168.
- KUPPERMAN, Karen Ordahl, *Providence Island, 1630-1641: The Other Puritan Colony*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995.  
— «Fear of Hot Climates in the Anglo-American Colonial Experience», *William & Mary Quarterly*, 41/2 (1984): 213-240.
- LANE, Krist, *Potosí: The Silver City that Changed the World*, Oakland, University of California Press, 2019.
- LANG, Mervyn Francis, *Las flotas de Nueva España (1630-1710), despacho, azogue y comercio*, Sevilla-Bogotá, Muñoz Moya y Montraveta, 1998.
- LASLETT, Peter, *El mundo que hemos perdido, explorado de nuevo*, Madrid, Alianza, 1997 [1965].

- LAVERY, Brian, *The Ship of the Line. Volume 1: The Development of the Battlefleet 1650-1850*, London, Conway Maritime Press, 1983.
- LE FEVRE, Peter, «Sir George Ayscue, Commonwealth and Restoration Admiral», *Mariner's Mirror*, 68 (1982): 189-202.
- LEFROY, John H., *Memorials of the Discovery and Early Settlement of the Bermudas or Somers Islands 1515-1685*, London, Longmans, Green & Co., 1877.
- LEONARD, E. M., «The Inclosure of Common Fields in the Seventeenth Century», *Transactions of the Royal Historical Society*, 19 (1905): 101-146.
- LEVACK, Brian P. *The Formation of the British State: England, Scotland, and the Union, 1603-1707*, Oxford, Clarendon Press, 1987.
- LEVERETT, Charles E., *A Memoir, Biographical and Genealogical of Sir John Leverett, Knt., Governor of Massachusetts, 1673-9*, Boston, Crosby, Nichols & Co., 1856.
- LINEBAUGH, Peter & REDIKER, Marcus, *The Many-Headed Hydra. Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston, Beacon Press, 2000.
- LOHMANN VILLENA, Guillermo, «La memorable crisis monetaria de mediados del siglo XVII y sus repercusiones en el Virreinato del Perú», *Anuario de Estudios Americanos*, 33 (1976): 579-639.
- LOOMIE, Albert J., «Alonso de Cárdenas and the Long Parliament, 1640-1648», *English Historical Review*, 97/383 (1982): 289-307.
- LÓPEZ-CORDÓN CORTEZO, María Victoria, «Equilibrio y alianzas. Holanda en el pensamiento internacional español posterior a Westfalia», en Jan Lechner y Harm den Boer (eds.) *España y Holanda. Ponencias leídas durante el Quinto Coloquio Hispanoholandés de Historiadores celebrado en la Universidad de Leiden del 17 al 20 de noviembre de 1993. Diálogos Hispánicos 16*. Ámsterdam: Rodopi, 1995: 81-101.
- LUCENA SALMORAL, Manuel, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América. Perros, mendigos y otros malditos del mar*, Madrid, Mapfre, 1992.
- LYNCH, John, *Los Austrias, 1516-1700*, Barcelona, Crítica, 2007.  
— *España bajos los Austrias*, vol. 2: *España y América, 1598-1700*, Barcelona, Península, 1988 [1969].
- LYUBLINSKAYA, Aleksandra D., *La crisis del siglo XVII y la sociedad del absolutismo* (dir. Josep Fontana), Barcelona, Crítica, 1979.
- MAFFI, Davide, *En defensa del imperio: los ejércitos de Felipe IV y la guerra por la hegemonía europea (1635-1659)*, Madrid, Actas, 2014.

- MAGRA, Christopher P., «Anti-Impressment Riots and the Origins of the Age of Revolution», *International Review of Social History*, 58, Special Issue (2013): 131-151.
- MALCOLM, Alistair, *El valimiento y el gobierno de la Monarquía Hispánica (1640-1665)*, Madrid, Marcial Pons, 2019.
- MALTBY, William S., *Auge y caída del imperio español*, Madrid, Marcial Pons, 2011.
- MARCOS MARTÍN, Alberto, «¿Por qué negarlo? Crisis y decadencia de Castilla en el siglo XVII», en J. Martínez Millán, F. Labrador Arroyo y F. M. Valido-Viegas de Paula-Soares (coords.), *¿Decadencia o reconfiguración?: las monarquías de España y Portugal en el cambio de siglo (1640-1724)*, Madrid, Polifemo, 2017: 481-524.
- «¿Fue la fiscalidad regia un factor de crisis en la Castilla del siglo XVII?», G. Parker (coord.), *La crisis de la monarquía de Felipe IV*, Barcelona, Crítica, 2006: 173-253.
- MARTÍNEZ MILLÁN, José, LABRADOR ARROYO, Félix y VALIDO-VIEGAS DE PAULA-SOARES, Filipa M. (coords.), *¿Decadencia o reconfiguración?: las monarquías de España y Portugal en el cambio de siglo (1640-1724)*, Madrid, Polifemo, 2017.
- MARTÍNEZ RUIZ, José Ignacio, «¿Cádiz, Jamaica o Londres? La colonia británica de Cádiz y las transformaciones del comercio inglés con la América española (1655-1720)», *Studia histórica. Historia moderna*, 33 (2011): 177-202.
- «De Tánger a Gibraltar: el Estrecho en la praxis comercial e imperial británica (1661-1776)», *Hispania*, 65/3 (2005): 1.043-1.062.
- MARTÍNEZ TORRES, José A., «Gobernar el Mundo. La política Mare Liberum versus Mare Clausum en las Indias Orientales (1603-1625)», *Anuario de Estudios Americanos*, 74/1 (2017): 71-96.
- MATTINGLY, Garrett, «No Peace beyond What Line?», *Transactions of the Royal Historical Society*, vol. 13, Cambridge, University Press, 1963: 145-162.
- MCCUSKER, John J., «Weights and Measures in the Colonial Sugar Trade: the Gallon and the Pound and their International Equivalents», *The William and Mary Quarterly*, 30/4 (1973): 599-624.
- MCLACHLAN, Jean O., *Trade and Peace with Old Spain 1667-1750. A Study of the Influence of Commerce on Anglo-Spanish Diplomacy in the First Half of the Eighteenth Century*, New York, Octagon Books, 1974 [1940].
- «Documents Illustrating Anglo-Spanish Trade between the Commercial Treaty of 1667 and the Commercial Treaty and the Asiento Contract of 1713», *Cambridge Historical Journal*, 4/3 (1934): 299-311.

- MCNEILL, John R. & William H., *Las redes humanas: una historia global del mundo*, Barcelona, Crítica, 2010.
- MIRA CABALLOS, Esteban, *Las Armadas del Imperio: poder y hegemonía en tiempo de los Austrias*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2019.
- *Las Armadas Imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2005.
- MORALES LEZCANO, Víctor, «Una perspectiva documental sobre la batalla de Santa Cruz de 1657», *Revista de Historia Canaria*, 153-156 (1967): 5-37.
- MORALES PADRÓN, Francisco, *Jamaica española*, Sevilla, EEHA, 1952.
- MORINEAU, Michel, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Cambridge – Paris, University Press – Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1985.
- «Gazettes hollandais et trésors américains», *Anuario de Historia Económica y Social*, 2/2 (1969): 289-361.
- «D'Amsterdam à Séville: de quelle réalité l'histoire des prix est-elle le miroir?», *Annales, ESC*, 23/1 (1968): 178-205.
- MORRILL, John, «La naturaleza de la revolución inglesa», *Pedralbes*, 17 (1997): 289-322.
- MORTON NANCE, R., «The Ship of the Renaissance: Parts I & II», *Mariner's Mirror*, 41/3-4 (1955): 180-192, 281-298.
- MOUSNIER, Roland, «Recherches sur les soulèvements populaires en France avant la Fronde», *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 5/2 (1958): 81-113.
- MOUTOUKIAS, Zacarías, «Burocracia, contrabando y autotransformación de las élites: Buenos Aires en el siglo XVII», *Anuario del Instituto de Estudios Histórico-Sociales*, 3 (1988): 213-248.
- NEWTON, Arthur Percival, *The European Nations in the West Indies: 1493-1688*, London, A. & C. Black Ltd., 1933.
- *The Colonising Activities of the English Puritans. The Last Phase of the Elizabethan Struggle with Spain*, New Haven – London, Yale University Press – Oxford University Press, 1914.
- NEWTON, Norman, *Thomas Gage in Spanish America*, London, Faber & Faber, 1969.
- NIEVA SANZ, Daniel M., «Panorama naval ibérico en los siglos XVI y XVII: desarrollo, innovaciones y guerra naval», *Revista Historia Autónoma*, 15 (2019): 71-91.
- NOGUEIRA BERMEJILLO, Manuel, «Introducción», en Alexander Oliver Exquemelin, *Piratas de América*, ed. M. Nogueira Bermejillo, Madrid, Dastin, 2002.

- O'Brien, Patrick K., *Fiscal and Financial Preconditions for the Rise of British Naval Hegemony, 1485-1815*, Working Papers in Economic History, London School of Economics, 91/05, 2005.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, «Función militar en las flotas de Indias», en Hugo O'Donnell y Duque de Estrada y Enrique García Hernán (coords.), *Historia militar de España. Vol. 3, Tomo 1: Ultramar y la Marina*, Madrid, Laberinto: Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2012 (9 vols.): 81-122.
- «Tipología naval española de los siglos XVI a XVIII», L. A. Ribot García y L. de la Rosa (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Madrid, Actas, 2003: 15-36.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes, *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, San Sebastián, Diputación Foral de Guipúzcoa, 2002.
- «La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVIII», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998): 93-146.
- OFFEN, Karl H., «English Designs on Central America: Geographic Knowledge and Imaginative Geographies in the Seventeenth Century», *Early American Studies: An Interdisciplinary Journal*, 18/4 (2020): 399-460.
- «British Logwood Extraction from the Mosquitia: The Origin of a Myth», *Hispanic American Historical Review*, 80/1 (2000): 113-135.
- OJER CELIGUETA, Pablo, *Las salinas del oriente venezolano en el siglo XVII*, Caracas, UCAB, 1962.
- OLIVA MELGAR, José M., «La metrópoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio?», en Carlos Martínez Shaw y José M. Oliva Melgar (eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, 2005: 19-73.
- El monopolio de las Indias en el siglo XVII y la economía andaluza. La oportunidad que nunca existió*, Huelva, Universidad de Huelva, 2004.
- «La negociación del Nuevo Asiento de la Avería (c. 1643-1667)», *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, vol. 2, Liverpool, 1998: 44-69.
- OPPENHEIM, Michael M., *A History of the Administration of the Royal Navy and of Merchant Shipping in Relation to the Navy from 1509 to 1660 with an Introduction treating of the preceding period*, Aldershot, Temple Smith – Gower Publishing Co., 1988 [1896].
- ORMROD, David, *The Rise of Commercial Empires. England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650-1770*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003.

- O'ROURKE, Kevin H. & WILLIAMSON, Jeffrey G., «When Did Globalisation Begin?», *European Review of Economic History*, 6:1 (2002): 23-50.
- ORTEGA Y MEDINA, Juan A., *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*, México, UNAM, 1981.
- OTERO LANA, Enrique, «El curso del Flandes español como factor de guerra económica», *Studia Historica. Historia Moderna*, 27 (2005): 111-133.  
— *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVI (1621-1697)*, Madrid, Editorial Naval, 1992.
- PAGDEN, Anthony, «The Struggle for Legitimacy and the Image of Empire in the Atlantic to c. 1700», en N. Canny (ed.), *The Oxford History of the British Empire. Vol. 1, The Origins of Empire, British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2001: 34-54.  
— *Lords of All the World: Ideologies of Empire in Spain, Britain and France, c. 1500-c. 1800*, New Haven, Yale University Press, 1995.
- PALACIO ATARD, Vicente, *Derrota, agotamiento, decadencia en la España del siglo XVII: un punto de enfoque para su interpretación*, Madrid, Rialp, 1987 [1949].
- PARKER, Geoffrey, *Global Crisis: War, Climate Change and Catastrophe in the Seventeenth Century*, London, Yale University Press, 2013.  
— *La crisis de la Monarquía de Felipe IV*, Barcelona, Crítica, 2006.  
— *La gran estrategia de Felipe II*, Madrid, Alianza, 1998.  
— *La revolución militar: las innovaciones militares y el apogeo de Occidente, 1500-1800*, Barcelona, Crítica, 1990.  
— *El Ejército de Flandes y el Camino Español, 1567-1659*, Madrid, Alianza, 2000 [1972].
- PARKER, Geoffrey & SMITH, Lesley (eds.), *The General Crisis of the Seventeenth Century*, London, Routledge & Kegan Paul, 1978.
- PARROTT, David, *The Business of the War: Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.
- PATTERSON, Orlando, «Slavery and Slave Revolts: A Socio-Historical Analysis of the First Maroon War Jamaica, 1655-1740», *Social and Economic Studies*, 19/3 (1970): 289-325.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo E., *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla, Editorial de la Universidad de Sevilla, 1996.

- PÉREZ HERRERO, Pedro, «La rearticulación de los mercados americanos ante la presencia extranjera en el siglo XVII (1630-1720)», *Chronica Nova*, 23 (1996): 343-380.
- PÉREZ TOSTADO, Igor, «Desarrollo político y económico de las Antillas británicas, siglos XV-XVIII», en A. Crespo Solana y María Dolores González Ripoll (coords.), *Historia de las Antillas no hispanas*, Madrid, CSIC – Aranjuez, Doce Calles, 2011: 185-214.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar, *Las armadas españolas de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992.
- PESTANA, Carla Gardina, *The English Conquest of Jamaica*, Harvard University Press, 2017.
- «Early English Jamaica without Pirates», *The William and Mary Quarterly*, 71/3 (2014): 321-360.
- «English Character and the Fiasco of the Western Design», *Early American Studies*, 3/1 (2005): 1-31.
- *The English Atlantic World in an Age of Revolution 1640-1661*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 2004.
- PHILLIPS, Carla Rahn, «Tecnología y armamento en el mundo atlántico», en Hugo O'Donnell y Duque de Estrada y Enrique García Hernán (coords.), *Historia militar de España. Vol. 3, Tomo 1: Ultramar y la Marina*, Madrid, Laberinto: Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2012 (9 vols.): 254-282.
- *Six Galleons for the King of Spain. Imperial Defense in the Early Seventeenth Century*, Baltimore-London, Johns Hopkins University Press, 1986.
- «The Spanish Wool Trade, 1500-1780», *The Journal of Economic History*, 42/4 (1982): 775-795.
- POCOCK, J. G. A. (ed.), *Three British Revolutions: 1641, 1688, 1776*, Princeton, Princeton University Press, 1980.
- POLÓNIA, Amélia, «Maritime History: A Gateway to Global History?», M. Fusaro and A. Polónia (eds.), *Maritime History as Global History*, St. John's (Newfoundland), IMEHA, 2010: 1-20.
- PONCE VÁZQUEZ, Juan J., *Islanders and Empire: Smuggling and Political Defiance in Hispaniola, 1580-1690*, Cambridge, University Press, 2021.
- POPOFSKY, Linda S., «The Crisis over Tonnage and Poundage in Parliament in 1629», *Past & Present*, 126 (1990): 44-75.
- PORSHNEV, Boris F., *Los levantamientos populares en Francia en el siglo XVII*, Madrid, Siglo XXI, 1978 [1948].
- POWELL, John R., *Robert Blake, General-at-Sea*, London, Collins, 1972.
- *The Navy in the English Civil War*, Hamden (Conn.), Archon Books, 1962.

- PRESTWICH, Menna, «Diplomacy and Trade in the Protectorate», *The Journal of Modern History*, vol. 22, n. 2 (1950): 103-121.
- PUCKREIN, Gary A., *Little England: Plantation Society and Anglo-Barbadian Politics, 1627-1700*, New York, New York University Press, 1984.
- PURKISS, Diane, *The English Civil War: A People's History*, London, Harper Perennial, 2007.
- QUINN, D. B. (ed.), *The Hakluyt Handbook*, London, Hakluyt Society, 1974, 2 vols.  
 — *The Roanoke Voyages, 1584-1590*, London, Hakluyt Society Publications, 2<sup>nd</sup> Series, 1955, 2 vols.  
 — *The Voyages and Colonising Enterprise of sir Humphrey Gilbert*, London, Hakluyt Society Publications, 2<sup>nd</sup> Series, 1940, 2 vols.
- RABB, Theodore K., «The role of the Commons», *Past and Present*, 92 (1981): 55-78.  
 — *The Struggle for Stability in Early Modern Europe*, Oxford, Oxford University Press, 1975.
- RAVINA MARTÍN, Manuel, *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de la Contratación. Memorial de Francisco Manuel de Herrera, 1726*, Cádiz, Diputación Provincial, 1984.
- RECIO MORALES, Óscar, *Las revoluciones inglesas del siglo XVII y la transformación de las Islas Británicas*, Madrid, Síntesis, 2015.
- REICHERT, Rafael, «La lucha por el dominio colonial en las Indias durante el siglo XVII, casos de San Martín, Jamaica y la isla Española», *Historia Caribe*, 7/20 (2012): 159-182.  
 — «La pérdida de la isla de Jamaica por la corona española y los intentos por recuperarla durante los años 1655-1660», *Ulúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, 14 (2009): 9-35.
- RIBOT GARCÍA, Luis A., «Las revueltas italianas del siglo XVII», *Studia Historica. Historia Moderna*, 26 (2004): 101-128.
- RICHARDSON, Richard C., *The Debate on the English Revolution*, Manchester – New York, Manchester University Press, 1998 [1977].
- RICHMOND, Herbert, *The Navy as an Instrument of Policy 1558-1727*, Cambridge, Cambridge University Press, 1953.
- RICKERT, Heinrich, *Ciencia cultural y ciencia natural*, Buenos Aires, Espasa-Calpe, 1945.
- RIVERA MEDINA, Ana M., «Paisaje naval, construcción y agentes sociales en Vizcaya: desde el medioevo a la modernidad», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998): 49-92.
- ROBERTSON, James, «Cromwell and the Conquest of Jamaica», *History Today*, 55/5 (2005): 15-22.

- «Re-writing the English Conquest of Jamaica in the Late Seventeenth Century», *The English Historical Review*, 117/473 (2002): 813-839.
- RODGER, N. A. M., «From the “military revolution” to the “fiscal-naval state” », *Journal for Maritime Research*, 13/2 (2011): 119-128.
- *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain 1649-1815*, London, Penguin, 2006.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José, *España, Flandes y la Guerra de Devolución (1667-1668). Guerra, reclutamiento y movilización para el mantenimiento de los Países Bajos Españoles*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007.
- RODRÍGUEZ LORENZO, Sergio M., «Construcción naval cantábrica y Carrera de Indias (ca. 1560-1622)», *Altamira: Revista del Centro de Estudios Montañeses*, 88 (2017): 37-74.
- ROMANO, Ruggiero, *Coyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, FCE, 1993.
- ROTH, Cecil, *Life of Menasseh Ben Israel*, Philadelphia, Jewish Publication Society of America, 1934.
- ROWLAND, Donald, «Spanish Occupation of the Island of Old Providence, or Santa Catalina, 1641-1670», *The Hispanic American Historical Review*, vol. 15, n. 3 (1935): 298-312.
- RUBIO SERRANO, José L., *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias*, Málaga, Seyer, 1991.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio, *Piratería y ataques navales contra las Islas Canarias*, Tomo III, Madrid, Instituto Jerónimo Zurita, 1947-1950.
- RUSSELL, Conrad, «Gran Bretaña a comienzos del siglo XVII: Monarquía compuesta y reino múltiple», en C. Russell y J. A. Gallego (dirs.), *Las monarquías del Antiguo Régimen, ¿monarquías compuestas?*, Madrid, Editorial Complutense, 1996: 31-43.
- *The Causes of the English Civil War*, Oxford, Oxford University Press, 1990.
- *Unrevolutionary England, 1603-1642*, London – Ronceverte (W.Va.), Hambledon Press, 1990.
- «Monarchies, Wars, and Estates in England, France and Spain, c. 1580 – c. 1640», *Legislative Studies Quarterly*, 7/2 (1982): 205-220.
- «Parliament History in Perspective», *History*, 61/201 (1976): 1-27.
- *Parliaments and English Politics 1621-1629*, Oxford, Clarendon Press, 1979.
- RUTTON, William L., «Henry VIII's, Castles at Sandown, Deal, Walmer, Sandgate, and Camber», en *Archaeologia Cantiana*, 23 (1898): 24-30.

- SALAS ALMELA, Luis, *Colaboración y conflicto: la capitanía general del Mar Océano y costas de Andalucía, 1588-1660*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002.
- SÁNCHEZ BELÉN, Juan A., «La presencia inglesa en el Estrecho a fines del siglo XVII», *Actas del I Congreso El Estrecho de Gibraltar*, Tomo III, Madrid, 1988: 29-44.
- SANZ AYÁN, Carmen, *Estado, monarquía y finanzas. Estudios de historia financiera en tiempos de los Austrias*, Madrid, CEPC, 2004.
- «El crédito de la Corona y los hombres de negocios en los últimos años del reinado de Felipe IV», *Cuadernos de Historia Moderna*, 9 (1988a): 63-94.
- *Los banqueros de Carlos II*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1988b.
- SANZ CAMAÑES, Porfirio, *Cromwell contra el Imperio Español*, Madrid, Actas, 2022.
- *Los ecos de la Armada: España, Inglaterra y la estabilidad del Norte (1585-1660)*, Madrid, Sílex, 2012.
- *Diplomacia hispano-inglesa en el siglo XVII: razón de estado y relaciones de poder durante la Guerra de los Treinta Años, 1618-1648*, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, 2002.
- «England and Spanish Foreign Policy during the 1640s», *European History Quarterly*, 28/3 (1998): 291-310.
- SCHÄFER, Ernst, *El Consejo Real y Supremo de las Indias*, Sevilla, Imprenta de M. Carmona, 1935-1947.
- SCHMIDT, Benjamin, *Inventing Exoticism: Geography, Globalism, and Europe's Early Modern World*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2015.
- SCHMITT, Carl, *El concepto de lo político*, Madrid, Alianza, 2016 [1932].
- *El nomos de la tierra en el derecho de gentes del «Jus publicum europaeum»*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1979 [1950].
- SCHÖFFER, Ivo, «Did Holland's Golden Age Coincide with a Period of Crisis? », *Acta Historiae Neerlandica*, I (1966): 82-107.
- SCOTT, Jonathan, « "Good Night, Amsterdam". Sir George Downing and Anglo-Dutch State Building », *The English Historical Review*, 118/476 (2003): 334-356.
- SEELEY, John R., *The Growth of British Policy*, Cambridge, Cambridge University Press, 1922 [1895].
- SERRANO MANGAS, Fernando, «Demandas de buques para flotas y avanzadas hispanas en el siglo XVII», en L. A. Ribot García y L. de la Rosa (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Madrid, Actas, 2003: 111-126.

- «Realidad, ensayos y condicionamientos de la industria de construcción naval vasca durante el siglo XVII en la Carrera de Indias», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998): 223-236.
- *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992.
- *Nafragios y rescates en el tráfico indiano en el siglo XVII*, Madrid, Siruela, 1991.
- *Armadas y flotas de la plata*, Madrid, Banco de España, 1989.
- *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla, EEHA - CSIC, 1985.
- «Los pertrechos extranjeros para los galeones de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVII», *Temas Americanistas*, 2 (1983): 21-26.
- SHARPE, Kevin, *The Personal Rule of Charles I*, New Haven – London, Yale University Press, 1992.
- SKINNER, Quentin, «History and Ideology in the English Revolution», *The Historical Journal*, 8/2 (1965): 151-178.
- SOLANO CAMÓN, Enrique, *Poder monárquico y estado pactista (1626-1652): los aragoneses ante la Unión de Armas*, Zaragoza, Institución Fernando El Católico, 1987.
- STEENSGAARD, Niels, «The Seventeenth-Century Crisis», Parker & Smith (eds.), *The General Crisis of the Seventeenth Century*, London, Routledge & Kegan Paul, 1978.
- STEPHEN, R. F., «Res Nullius and Occupation in Roman and International Law», *University of Missouri Law Review*, 36 (1968): 274-287.
- STONE, Lawrence, «Results of the English Revolutions of the Seventeenth Century», J. G. A. Pocock (ed.), *Three British Revolutions: 1641, 1668, 1776*, Princeton, Princeton University Press, 1980: 23-108.
- «The Revival of Narrative», *Past & Present*, 85 (1979): 3-24.
- *The Causes of the English Revolution 1529-1642*, London, Routledge & Kegan Paul, 1972.
- «Discussion of H. R. Trevor-Roper's "general crisis" », *Past & Present*, 18 (1960): 8-42.
- STRADLING, Robert A., *The Spanish Monarchy and Irish Mercenaries. The Wild Geese in Spain, 1618-1668*, Dublin, Irish Academic Press, 1994.
- *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea 1568-1668*, Madrid, Cátedra, 1992.
- *Europa y el declive de la estructura imperial española 1580-1720*, Madrid, Cátedra, 1983.

- STRONG, Frank, «The Causes of the Cromwell's West Indian Expedition», *The American Historical Review*, 4/2 (1899): 228-245.
- SUBRAHMANYAM, Sanjay, «Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640», *American Historical Review*, 112/ 5 (2007): 1.359-1.385.
- SUPPLE, Barry E., *Commercial Crisis and Change in England, 1600-1642*, Cambridge, Cambridge University Press, 1959.
- SUTTON, Paul, *The Anglo-Spanish War of 1655-1660*, Warwick, Helion & Co., 2021.
- SZMOLCA CLARES, José, «La seguridad del Estrecho a fines del siglo XVII según una consulta del Consejo de Castilla. Las defensas de la ciudad de Tarifa», *Almoraima, II Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar*, 9 (1993): 241-249.
- TAYLOR, Harland, «Trade, Neutrality, and the "English Road", 1630-1648», *The Economic History Review*, 25/2 (1972): 236-260.
- TAYLOR, Stanley Arthur Goodwin, *The Western Design: an account of Cromwell's expedition to the Caribbean*, Kingston, The Institute of Jamaica -The Jamaican Historical Society, 1965, republished by Solstice Productions, London, 1969.
- TEJERA LLANO, Dionisia, *Thomas Gage, su personalidad y su obra*, Madrid, CSIC, 1982.
- TEPASKE, John J. & KLEIN, Herbert S., *The Royal Treasuries of the Spanish American Empire*, 3 vols., Durham, Duke University Press, 1982.
- «The Seventeenth Century Crisis in New Spain: Myth or Reality? », *Past & Present*, 90 (1981): 116-135.
- THOMPSON, I. A. A., «Clío se hace conservadora: la historiografía británica de la Edad Moderna desde mediados de la década de 1980», *Diez años de historiografía modernista, Monografías Manuscripts*, 3, Bellaterra, Universitat de Barcelona, 1997: 87-102.
- *Guerra y decadencia: gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, Crítica, 1981.
- THOMPSON, I. A. A. y YUN CASALILLA, Bartolomé (eds.), *The Castilian Crisis of the Seventeenth Century. New Perspectives on the Economic and Social History of Seventeenth-Century Spain*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, CSIC – EEHA, 1981.
- «Los primeros intentos de formación de la Armada de Barlovento», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 11/1 (1974): 33-51.

- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «La insoportable carga del Leviathan. Deuda pública y alivio fiscal de los vasallos en el reinado de Carlos II», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 33 (2020): 65-88.
- TRÁPAGA MONCHET, Koldo, *La actividad política de don Juan [José] de Austria en el reinado de Felipe IV (1642-1665)*, Madrid, Polifemo, 2018.
- TREVOR-ROPER, Hugh R., «The General Crisis of the Seventeenth Century», *Past & Present*, 16 (1959): 31-64.
- UNDERDOWN, David, *Pride's Purge: Politics in the Puritan Revolution*, Oxford, Clarendon, 1971.  
— *Royalist Conspiracy in England, 1649-1660*, New Haven, Yale University Press, 1960.
- VALDEZ BUBNOV, Iván, «Shipbuilding Administration under the Spanish Habsburg and Bourbon Regimes (1590-1834): A Comparative Perspective», *Business History*, 60/1 (2018): 105-125.
- VALLADARES RAMÍREZ, Rafael, «Haro sin Mazarino. España y el fin del “orden de los Pirineos” en 1661», *Pedralbes*, 29 (2009): 339-393.  
— «Historia atlántica y ruptura ibérica, 1620-1680. Un ensayo bibliográfico», en G. Parker, *La crisis de la monarquía de Felipe IV*, Barcelona, Crítica, 2006: 327-350.  
— *La rebelión de Portugal: guerra, conflicto y poderes en la Monarquía Hispánica (1640-1668)*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1998.  
— «Inglaterra, Tánger y el “Estrecho compartido”. Los inicios del asentamiento inglés en el Mediterráneo Occidental durante la guerra hispano-portuguesa (1641-1661)», *Hispania*, 51/3, 179 (1991): 965-991.  
— «El Tratado de los Pirineos: una revisión historiográfica (1888-1988)», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV. Historia Moderna*, 2 (1989): 125-138.
- VARELA MARCOS, Luis, *Las salinas de Araya y el origen de la Armada de Barlovento*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1980.
- VAS MINGO, Marta M. del y LUQUE TALAVÁN, Miguel, *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2004.
- VELLOSO, Gustavo, «Esclavitud “a la usanza”: historicidad de una modalidad de enajenación humana (Chile, 1650-1656)», en M. F. Fernández Chaves y R. M. Pérez García (coords.), *Tratas atlánticas y esclavitudes en América, siglos XVI-XIX*, Sevilla, Editorial de la Universidad de Sevilla, 2021: 271-288.

- VICKERS, Daniel, «The Northern Colonies: Economy and Society, 1600-1775», en S. L. Engerman & R. E. Gallman (eds.), *The Cambridge Economic History of the United States, vol. 1, The Colonial Era*, New York, Cambridge University Press, 1996.
- VILA VILAR, Enriqueta, *El Consulado de Sevilla de mercaderes a Indias. Un órgano de poder*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla – Instituto de la Cultura y las Artes, 2016.
- «El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio en el siglo XVII: una aproximación», en VILA VILAR, E. y KUETHE, A. J., *Relaciones de poder y comercio colonial*, Sevilla, EEHA-CSIC, Texas-Tech University, 1999.
- «Algo más sobre el fraude en la carrera de Indias: práctica conocida, práctica consentida», *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, vol. 2, Liverpool, 1998.
- «Los gravámenes de la Carrera de Indias y el comercio sevillano: el impuesto de Balbás», en *Andalucía y América en el siglo XVII: Actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, vol. 1, Sevilla, CSIC-EEHA, 1985: 253-270.
- VILAR, Pierre, «El tiempo del Quijote», C. M. Cipolla [et al.], *La decadencia económica de los imperios*, Madrid, Alianza, 1977 [1956]: 113-128.
- WALLERSTEIN, Immanuel, *El moderno sistema mundial, II. El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*, Madrid, Siglo XXI, 2017 [1980].
- WANKLYN, Malcolm & JONES, Frank, *A Military History of the Civil War: 1642-1649*, Oxon, Routledge, 2014.
- WATERS, W. David, *The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times*, London, Hollis & Carter, 1958.
- WATTS, David, *The West Indies: Patterns of Development, Culture and Environmental Change since 1492*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987.
- WEDGWOOD, Cicely V., «European Reaction to the Death of Charles I», *The American Scholar*, 34/3 (1965): 431-446.
- WHEELER, J. S., «Navy Finance, 1649-1660», *The Historical Journal*, 39/2 (1996): 457-466.
- WIGRAM, Robert & GREEN, Henry, *Chronicles of Blackwall Yard*, part I, London, Whitehead, Morris & Lowe, 1881.
- WOOD, Peter H., «From Atlantic History to Continental Approach», J. P. Greene & P. D. Morgan (coords.), *Atlantic History: A Critical Appraisal*, Oxford – New York, Oxford University Press, 2009: 279-298.
- WOOLRYCH, Austin, *Britain in Revolution, 1625-1660*, Oxford, Oxford University Press, 2002.
- «Revising Stuart Britain: Towards a New Synthesis? », *The Historical Journal*, 31/2 (1988): 443-452.

- WORDEN, Blair, «Oliver Cromwell and the Sin of Achan», in D. Beales & G. Best (eds.), *History, Society and the Churches*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985: 125-145.
- WRIGHT, Irene A., «The Spanish Resistance to the English Occupation of Jamaica, 1655-1660», *Transactions of the Royal Historical Society, 4<sup>th</sup> Series*, 13 (1930): 117-147.
- YUN CASALILLA, Bartolomé, *Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos XV a XVII)*, Barcelona, Galaxia Gutenberg, 2019.
- ZABALA URIARTE, Aingeru, «Rutas y puertos en el comercio cantábrico del siglo XVII», en Luis A. Ribot García y Luigi de Rosa (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Madrid, Actas, 2003: 127-184.
- ZACEK, Natalie, «Población y sociedad en las Antillas británicas», en Ana Crespo Solana y María Dolores González Ripoll (coords.), *Historia de las Antillas no hispanas*, Madrid, CSIC – Aranjuez, Doce Calles, 2011: 150-184.
- ZAHEDIEH, Nuala, *The Capital and the Colonies. London and the Atlantic Economy, 1660-1700*, Cambridge, University Press, 2010.
- «Overseas Expansion and Trade in the Seventeenth Century», in N. Canny (ed.), *The Oxford History of the British Empire. Vol. I, The Origins of Empire, British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2001: 398-422.
- «The Merchants of Port Royal, Jamaica and the Spanish Contraband Trade, 1655-1692», *William & Mary Quarterly*, Third Series, XLIII (1986a): 570-593.
- «Trade, Plunder and Economic Development in Early English Jamaica, 1655-89», *Economic History Review*, Second Series, XXXIX (1986b): 205-222.
- ZAPATERO, Juan M., *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Madrid, Servicio Histórico Militar, 1990.
- ZHUKOV, Evgeny M., «The Periodization of World History», *Reports of the International Historical Society Congress: Rapports I, Stockholm*, Gothenburg, Almqvist & Wiskell, 1960: 74-88.
- ZUMALACÁRREGUI, Leopoldo, «Contribución al estudio de la avería en el siglo XVI y principios del XVII», *Anales de Economía*, 16/6 (1945): 385-424.

## Otros recursos: catálogos de archivos y de exposiciones, manuales, diccionarios y tesis doctorales no publicadas

- CHAULEAU, Liliane, «Les Antilles Françaises XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles: esquisse historique», en *De la découverte à l'émancipation: trois siècles et demi d'histoire antillaise à travers les collections du Dr Chatillon et de la Bibliothèque Mazarine (catalogue d'exposition)*, Paris, Institut de France – Bibliothèque Mazarine, 1998-1999.
- CHEENEY, C. R. (ed.), JONES, M. (rev.), *A Handbook of Dates for Students of British History*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000 [1945].
- COGAR, W. G., *The Politics of Naval Administration, 1649-1660*, Unpublished PhD Thesis, University of Oxford, 1983.
- CRESPO SOLANA, Ana, «Cádiz y el comercio de las Indias: un paradigma del transnacionalismo económico y social (siglos XVI-XVIII)», *e-Spania*, 25 (2016), [online]: [e-spania.revues.org/26016](http://e-spania.revues.org/26016).
- Dictionnaire of National Biography (DNB)*, ed. Leslie Stephen, London, Smith, Elder & Co., 1885.
- FLAVIN, Susan & JONES, Evan T., *A Glossary of commodities, weights and measures found in the sixteenth-century Bristol custom accounts*, Bristol, University of Bristol, 2009.
- FORTESCUE, G. K., *The Catalogue of the Pamphlets, Books, Newspapers, and Manuscripts Relating to the Civil War, the Commonwealth, and Restoration, Collected by George Thomason, 1640-1661*, London, William Clowes & Sons, Ltd., 1908, 2 vols.
- GAYANGOS, Pascual de, *Catalogue of the Manuscripts in the Spanish Language in the British Museum*, London, print. William Clowes & Sons, 1875-1893, 4 vols.
- HAMMOND, Wayne Neil, *The Administration of the English Navy, 1649-1660*, PhD Thesis, The University of British Columbia, 1974.
- HARRINGTON, M. C. “*The worke we may doe in the World*”. *The Western Design and the Anglo-Spanish Struggle for the Caribbean, 1654-1655*, Unpublished PhD Thesis, The Florida State University, 2004.
- Oxford Text Archive (OTA). *A Repository of full-text literary and linguistic resources*, University of Oxford & OBL [online]: [ota.bodleian.ox.ac.uk/repository/xmlui/#](http://ota.bodleian.ox.ac.uk/repository/xmlui/#).
- PAJUELO MORENO, Vicente, *El día de todos los santos. Naufragio y rescate en la Carrera de las Indias, 1605: orígenes, organización y desarrollo de la Armada de la Guarda*, Tesis Doctoral de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 2020.

- PAZ, Julián, *Secretaría de Estado. Documentos de las negociaciones de Flandes, Holanda y Bruselas, y papeles genealógicos 1506-1795*, Madrid, CSIC, 1946.
- PAZ, Julián y MAGDALENO, Ricardo, *Secretaría de Estado. Documentos relativos a Inglaterra*, ed. y pról. duque de Alba, Madrid, RAH, 1947.
- PLAZA BORES, Ángel de la (ed.), *Guía del Investigador*, Madrid, Ministerio de Cultura, Dirección General de Bellas Artes y Archivos, Dirección de Archivos Estatales, 1992.
- THREE DECKS – Warships in the Age of Sail* [online]: [threedecks.org/index.php](http://threedecks.org/index.php).
- VELLOSO, Gustavo, *Os nós da flecha. Crise e sublevação na fronteira meridional do império espanhol (Chile, 1655-1662)*, Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.
- WELLS, Anne S., *The American Colonies, 1584-1688: A Selective Guide to Materials in the British Library*, London, Eccles Centre for American Studies (British Library), 2000.

## ANEXO 1

### ARMADAS DE INDIAS Y AUXILIARES

### Anexo 1.1.1. Armada de Tierra Firme al cargo del marqués de Montealegre (1654-1656)

Capitán general: Luis Francisco Núñez de Guzmán, marqués de Montealegre

Almirante: Matías de Orellana

Gobernador del Tercio: Diego Ramírez de Arcos, conde de Bornos y Diego de Ibarra<sup>[i]</sup>

Proveedor: Mateo Nieto

Veedor: Francisco Mejía de Castro

Tenedor: Domingo de Vergara

Pagadores: Fernando de Veitia y Pedro Bernal Marrufo

Galeón	Oficial al mando	Maestre de raciones	Toneladas	Cañones
<i>San José</i> (C)	Diego de Ibarra	Benito Abad, Matías Rodríguez <sup>[iii]</sup>	1.100	42
<i>Nuestra Señora de las Maravillas</i> (A)	Cristóbal de Salinas	Lucas de Quesada	-	~36-40
<i>Bendición de Dios</i> (G)	Conde de Bornos Diego de Ibarra <sup>[i]</sup>	Diego Pirela, Juan de Amador	-	24
<i>Jesús, María y José</i>	Juan de Hoyos	Jacinto del Valle de Angulo	500	26
<i>Santísimo Sacramento</i> (patache de Margarita)	Mendo de Contreras	Antonio de Lara	403	20
<i>Santo Cristo del Buen Viaje</i> (patache de galeones)	-	Jerónimo de Bustamante	-	~15
<i>Santa Marina</i> (urca de aviso)	-	Marcos González de Molina	120	8
Mercante de Portobelo	Gaspar de los Reyes Palacios	-	-	-

<sup>[i]</sup> El conde de Bornos sirvió como gobernador del tercio desde el 25/6/1654 hasta el 7/9/1655, cuando cayó enfermo; lo sustituyó Diego de Ibarra entre el 22/11/1655 y el 31/3/1656.

<sup>[iii]</sup> Benito Abad fue maestre de raciones designado originalmente para el galeón capitana, pero lo sustituyó Matías Rodríguez desde el 25/6/1654-31/3/1656.

Fuentes: AGI C legs. 3752, 3754, 3755, 4093, 4094, 4798, 4931.

### Anexo 1.1.2. Reparto de raciones en el galeón capitana *San José*

Maestre de raciones y jarcia: Matías Rodríguez

Género	Raciones	Cantidad	Observaciones
RACIONES TOTALES, DISTRIBUIDAS SEGÚN BIZCOCHO O POR SOCORROS EN DINERO			
Bizcocho	195.845	2.191 q. 67 libras	56.607 a 1,5 libra 119.314 a libra 19.994 a 12 onzas
Dinero	13.219		
<b>Total</b>	<b>209.064</b>		
RACIONES TOTALES, DISTRIBUIDAS SEGÚN VINO, DINERO O SIN VINO			
Vino	184.711	11.544 @ 3,5 azumbre	Ración a ½ azumbre
Dinero	13.219		
Sin vino	11.134		
<b>Total</b>	<b>209.064</b>		

RACIONES DE DESPENSA			
Tocino	6.722	63 q. 11 libras	Ración a ½ libra
Pescado fresco	4.700	188@	Ración a 1 libra
Tasajo de cerdo	11.800	299@	Ración a 10 onzas
Vaca fresca	92.169	3.686@ 19 libras	Ración a 1 libra
Tasajo de vaca	8.750	262@	Ración a 12 onzas
Bacalao	12.116	60 q. 58 libras	Ración a ½ libra
Pescado salado	21.700	434@	Ración a ½ libra
Tasajo de tortuga	4.033	120@ 24 libras 12 onzas	Ración a 12 onzas
Tortuga fresca	3.650	146@	Ración a 1 libra
Queso	1.500	22,5@	Ración a 6 onzas
Total (despensa)	167.140		
Doble ración, en vez despensa	41.924		
<b>Total</b>	<b>209.064</b>		
REPARTIMIENTO DE LAS RACIONES DE MENESTRA			
Aceite	125.347	589@ 1 libras 4 onzas	Ración de 1,5 onza de aceite: 41.499 con pescado 41.924 raciones dobles
Vinagre	125.347	783@ 1¾ onza	Ración a 5¼
Arroz	37.272	34 q. 94 libras 4 onzas	Ración de 1,5 onza: 27.272 con cecina y vaca 5.000 raciones dobles
Haba y garbanzo	115.347	144 q. 18 libras 6 onzas	Ración a 2 onzas: 41.499 con pescado 36.924 raciones dobles

Fuente: AGI C leg. 4093, Matías Rodríguez, maestro de raciones del galeón *San José*.

### Anexo 1.1.3. Gastos de los galeones del marqués de Montealegre durante su estadía en las Indias (1654-1656)

	Puerto	Gasto (en reales)
<b>Capitanía general:</b> <b>1.269.366 reales</b>	Cartagena de Indias	679.233
	Portobelo	63.075
	Veracruz	62.090
	La Habana	473.968
<b>Artillería:</b> <b>65.948 reales</b>	Cartagena de Indias	32.016
	Portobelo	1.106
	Veracruz	7.520
	La Habana	25.306
<b>Proveeduría:</b> <b>841.570 reales</b>	Cartagena de Indias	462.897
	Portobelo	24.502
	Veracruz	71.317
	La Habana	282.854
Remates de sueldos de oficiales, gente de mar y guerra y gastos de recibo (por separado)		412.600
<b>Total: 2.589.484 reales (323.685 pesos)</b>		

Fuente: AGI IG leg. 2606, Relación del gasto de la armada de Montealegre en Indias, Cádiz, 30/03/1656; Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 26/4/1656.

### Anexo 1.1.4. Gastos totales de la armada del marqués de Montealegre, en pesos<sup>[i]</sup>

Razón	Pagador	Librador	Fecha	Cantidad
<b>Despacho y apresto de los galeones: 96.113</b>				
Artillería	Francisco de Alberro	Luis Fernández de Córdoba	17/08/1654- 24/06/1655	19.014
Proveeduría de Sevilla	Cristóbal de Vozmediano	Bernabé Ochoa Chinchetru	25/10/1650- 31/12/1655	3.244
Proveeduría de Cádiz	Cristóbal de Vozmediano	Bernabé Ochoa Chinchetru	25/10/1650- 31/12/1655	2.917
Capitanía general, en Cádiz	Cristóbal de Vozmediano	Marqués de Montealegre	25/10/1650- 31/12/1655	30.906
Arca general de Sevilla	Cristóbal de Vozmediano	Casa de la Contratación	25/10/1650- 31/12/1655	12.033
Arca general de Cádiz	Cristóbal de Vozmediano	Casa de la Contratación	25/10/1650- 31/12/1655	27.997
<b>Gastos incurridos en las Indias: 588.564<sup>[ii]</sup></b>				
Capitanía general	Pedro Bernal Marrufo	Marqués de Montealegre	01/09/1654- 24/05/1655	21.392
Proveeduría	Pedro Bernal Marrufo	Mateo Nieto (proveedor)	01/09/1654- 24/05/1655	18.979
Capitanía general	Fernando de Veitia	Marqués de Montealegre		325.970
Proveeduría	Fernando de Veitia	Mateo Nieto (proveedor)		85.984
Carenas y sueldos de auditores				45.515

Cargos y resultas	Pedro Bernal Marrufo y Fernando de Veitia	Diferentes personas (no se especifica)		10.997
Bastimentos en Panamá	Fernando de Veitia Y oficiales de Panamá			16.449
74 pipas de vino (pagadas en Cádiz a Domingo de Herrera)			19/06/1656	5.994
Oficiales reales de Veracruz				31.709
Sueldos de gente de mar e intereses de préstamos				25.573

---

**Recibo de los galeones en España<sup>[iii]</sup>: 48.298<sup>[iv]</sup>**

Artillería	Francisco de Alberro	Luis Fernández de Córdoba		2.832.028
Proveeduría	Cristóbal de Vozmediano	Bernabé Ochoa Chinchetru	18/07/1656	835.903
Capitanía general	Cristóbal de Vozmediano	Marqués de Montealegre	19/06/1656	8.115.588
Sueldos de los cabos, veedor y contador	Cristóbal de Vozmediano			802.604
Arca general de Sevilla	Cristóbal de Vozmediano	Casa de la Contratación		75.084
Arca general de Cádiz	Cristóbal de Vozmediano y Pedro de Miralles	Lorenzo Andrés García	21/06/1656	476.000

---

**Gastos totales: 732.976<sup>[v]</sup>**

<sup>[i]</sup> En la documentación trabajada las cifras aparecen en maravedís, pero hemos optado por convertirlas a pesos para que ofrecer datos más redondos que favorezcan el formato del gráfico.

<sup>[ii]</sup> Esta cantidad incluye 264.879 pesos correspondientes a las libranzas dadas en España para pagar en Indias y a los sueldos de la guarnición del presidio de Cartagena; por no tratarse de gastos propiamente causados durante la estada de la armada en los puertos de las Indias, no fueron incluidos en el Anexo 1.1.3.

<sup>[iii]</sup> Los gastos de recibo de esta armada se hallan distorsionados por las accidentadas condiciones que afectaron al viaje de regreso, ya que solamente la mitad de la formación retornó a España.

<sup>[iv]</sup> A esta cantidad hay que restar 13.575 pesos por los residuos que se entregaron a la vuelta de los galeones.

<sup>[v]</sup> Partidas añadidas con posterioridad, por el remate de los sueldos de armadas anteriores, elevan los gastos a 757.054 pesos. Fuentes: AGI IG leg. 2606, Relación de la contaduría de averías de la Casa de la Contratación del importe total de gastos de la armada del marqués de Montealegre, Sevilla, 26/8/1656 (48 pliegos).

### Anexo 1.2.1. Galeones de azogues de Diego de Medina y Juan de Montaña (1655)

Galeón	Oficial al mando	Maestre de plata	Maestre de raciones	Toneladas	Cañones	Hombres
<i>Nuestra Señora de la Purificación</i>	Diego de Medina	Pedro de Solana y Argos	Bartolomé López	480	26	262
<i>San Francisco de Paula y San José</i>	Juan de Montaña	Juan Bautista de Castro	Pedro de Urquizu	551	26	255

Fuentes: AGI C legs. 3122, 3298, 3753, 4095, 4798.

### Anexo 1.2.2. Distribución del registro de los dos galeones de azogue (1655) (en mrs.)

<b>Consignaciones</b>	<b><i>Nuestra Señora de la Purificación</i></b>	<b><i>San Francisco de Paula y San José</i></b>
Real Hacienda	18.899.512	18.804.312
Santa Cruzada	31.149.712	31.149.712
Donativo	70.822	70.822
Particulares y otras consignaciones <sup>[i]</sup>	59.190.838	56.605.240
<b>Total</b>	<b>109.310.884</b>	<b>106.630.086</b>

<sup>[i]</sup> Al registro de la cuenta de los particulares le correspondían 24.612.134 mrs. de plata, en los cuales se incluían las mercaderías valoradas en 6.685.800 mrs., mientras que el montante restante tocaba al servicio de cuenta de la Real Hacienda, partidas agregadas y demás bolsas fiscales.

Fuentes: elaboración propia a partir de los sumarios generales del registro de las naos capitana y almiranta de azogues de Nueva España, Sevilla, 6/11/1655, AGI C leg. 3122, Contaduría leg. 570, N.1; IG leg. 770.

### Anexo 1.2.3. Dos formas de distribuir los gastos del viaje de los galeones de azogue

<b>Relación de gastos por el viaje de los azogues: 1.188.569 reales de plata</b>	Viaje a las Indias	350.018 reales de plata / 210.472 reales de vellón
	Estadía en los puertos de Indias	438.231 reales de plata
	Viaje de regreso	260.000 reales de plata
<b>Relación de partidas de gastos por el viaje de los azogues: 1.188.569 reales de plata</b>	Préstamo negociado con el comercio de Sevilla	140.320 reales de plata
	Debe para cumplimentar el gasto de ida	30.723 reales de plata
	Bastimentos	319.295 reales de plata
	Estadía en Indias y regreso	588.231 reales de plata
	Pagamentos de sueldos	110.000 reales de plata

Fuentes: AGI C leg. 3122; IG leg. 770; las partidas presupuestarias libradas sobre el registro en Indias para gastos de carena, proveeduría y préstamos, en AGI C leg. 3753.

### Anexo 1.3.1. Proyecto original de armada de Tierra Firme, flota para Nueva España y galeones de azogues (suspendido por la guerra con Inglaterra)

Galeón	Dueño	Toneladas
<b>Armada de galeones de Tierra Firme</b>		
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso y San José (C)</i>	José de Alzamora	678
<i>Nuestra Señora de la Porciúncula (A)</i>	Bajel del rey	717
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso y San José (G)</i>	Bajel del rey	583
<i>Santa Catalina</i>	Bajel del rey (anterior: José de Iriarte)	471
<i>San Francisco de Paula (a veces Padua) y San José</i>	Bajel del rey	551
<i>Nuestra Señora de La O</i>	José Ruiz Guillén	548
Patache para la isla Margarita	Simón Bigrave	-
Patache de galeones	Miguel del Castillo	-
<b>Flota de Nueva España</b>		
<i>Jesús, María y José (C)</i>	Bajel del rey	550
<i>Nuestra Señora de la Concepción y San Luis (A)</i>	Bajel del rey	580
<b>Azogues para Nueva España</b>		
<i>Nuestra Señora de la Purificación y San Antonio</i>	-	-
<i>Nuestra Señora de la Fuensanta y el Santo Cristo</i>	-	530

Fuentes: AGI IG leg. 1876, Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 18/9/1654; la misma tabla también se encuentra reproducida en Amor Martín, 2021: 230.

### Anexo 1.3.2. Coste del abasto de los galeones del proyecto de armada (en reales de plata)

Género	Precio / unidad	Cantidad	Precio total
Bizcocho ordinario	36 / q.	4.983 q. y 73 libras	179.388
Bizcocho blanco envasado	76 / q.	59 q.	4.366
Vino	554 / pipa	787 pipas de 27,5@	435.988
Agua	84 / pipa	516 pipas de 27,5@	43.344
Tocino envasado en 33 barricas	174 / q.	180 q.	31.320
Bacalao	66 / q.	235 q.	15.510
Haba y garbanzo en 10 barriles	25 / fanega	242 fanegas	6.050
Arroz envasado	80 / q.	136 q.	10.880
Aceite envasado en botijuelas	19 / @	1.013@	19.247
Vinagre	167 / pipa	51 pipas de 27,5@	8.160
Queso	37,5 / @	62@	2.325
Sal	25 / fanega	78 fanegas	1.950
Leña	2,5 / q.	2.250 q.	5.625
Almendra	212 / q.	6 q.	1.272
Pasa	100 / q.	11 q.	1.175
Arcos de hierro	2,5 / arco	1.800 arcos	4.500
<b>Total: 771.110 reales de plata</b>			

Fuentes: AGI C leg. 3510, Relación de los bastimentos que ha de entregar el proveedor Manuel Bravo y su precio, Bernabé Ochoa Chinchetru y Juan Martínez de Ireta, Sevilla, 9/1/1655; la misma tabla también se encuentra reproducida en Amor Martín, 2021: 236.

#### Anexo 1.4.1 Composición de la armada de Pablo Fernández de Contreras o *Armada de los Cabos* (agosto - octubre, 1655)

Nombre del barco	Dueño	Oficial al mando	Toneladas	Artillería	Hombres
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso y San José</i> (C)	José de Alzamora	José de Alzamora	678	40	427
<i>Nuestra Señora de la Porciúncula</i> (A)	Juan Castaño	Gonzalo de Esquina	717	40	439
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso y San José</i> (G)	José Álvarez	Diego Ponce de León	583	30	282
<i>Santa Catalina</i>	Diego de Mendiguren	Diego de Mendiguren	471	26	162
<i>Jesús, María y José</i> (C de NE)	José Álvarez	José Márquez	650	30	415
<i>Nuestra Señora de la Concepción y San Luis</i> (A de NE)	José Centeno	Mauro de Espardiñas	500	30	316
<i>Nuestra Señora de la Concepción y San Miguel</i>	Alonso Gil	Alonso de Campo	250	16	110
<i>Nuestra Señora de la Fuensanta</i> <sup>[i]</sup>	Gaspar de Argandoña	Gaspar de Argandoña	480	32	255
<i>San Juan Bautista</i> <sup>[i]</sup>	Juan de Iparraguirre	Gabriel García	276	28	192
<i>Nuestra Señora de La O</i> <sup>[i]</sup>	José Ruiz Guillén	Francisco Martínez de Granada	530	30	185
<i>Nuestra Señora del Rosario II</i> <sup>[iii]</sup>	Pablo García de Santana	Juan Fernández de Bobadilla	490	46	223
<i>Nuestra Señora de la Viña y la Verónica</i> <sup>[iii]</sup>	Juan Andrea Devante	Francisco de Abaria	320	24	124
<i>Santo Domingo Soriano</i> <sup>[iii]</sup>	Pedro y Luis Blanco	Francisco Martínez	255	24	134
<i>Santiago</i> <sup>[iii]</sup>	Fadrique de Hevia	Tomás de Antía	170	30	176
<i>Nuestra Señora del Rosario I</i> <sup>[i]</sup>	Alonso de Sierra	Luis de Sierra	210	26	179
<i>Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Solano</i> <sup>[i]</sup>	Antonio María Lazara	Gaspar Gutiérrez Arias	483	32	237
<i>El Ruiseñor</i> (puede aparecer como <i>Rey Señor</i> ) <sup>[iii]</sup>	Gaspar Tames	Nicolás Camacho	260	28	124
<i>Nuestra Señora de la Candelaria</i> <sup>[i]</sup>	José de Alzamora	Francisco de Contreras	350	30	198
<i>El Sol Dorado</i> <sup>[ii]</sup>	Pedro Tames	Pedro Jiménez de Ayllón	470	30	153
<i>Nuestra Señora de Ayuda</i> <sup>[i]</sup>	Angelo Crop (sic)	Antonio de Cisneros	256	32	129
<i>San José</i> <sup>[iii]</sup>	Hernando Poy (sic)	José Gruel	250	28	179
<i>Nuestra Señora de los Reyes, San Cosme y San Damián</i> <sup>[i]</sup>	Roque Galindo	Roque Galindo	450	28	265
<i>Nuestra Señora del Rosario y San Bartolomé</i>	Fadrique de Hevia	Luis González de Albelda	380	24	166
<i>Nuestra Señora del Rosario y San Francisco</i> <sup>[iii]</sup>	-	Alonso Gil	450	28	198

<i>San Agustín</i> <sup>[iii]</sup>	Juan Bautista de Montorio	Diego de Olmedo	280	28	176
<i>Jesús, María, José</i> (fragata corsaria de Ostende) <sup>[i]</sup>	Antonio Senep	Martín Castaño	300	24	191
<i>Jesús, María, José</i> (fragata corsaria de Dunkerque) <sup>[iii]</sup>	Fadrique de Lila y Valdés	Pedro de la Quintana	380	36	166
<i>Permelandt o Permeland</i> <sup>[iii]</sup>	Fadrique de Lila y Valdés	Antonio de Severiche (sic)	400	32	162
<b>Brulotes o barcos de fuego (de titularidad extranjera)</b>					
<i>Nuestra Señora de la Victoria</i>	Alonso Guerrero	Pedro Pérez	100	-	14
<i>La Misericordia y San Antonio de Padua</i>	Oberto Sebasco	Diego de Salcedo	100	-	14
<i>Santo Cristo de la Vera Cruz</i>	Pedro Rodríguez Salvador	Pedro Rodríguez Salvador	100	-	14
<i>Rey David</i>	Octavio Manto	Andrés de Pez	100	-	14
<i>San Juan Evangelista</i>	Andrés Rodríguez	Andrés Rodríguez	100	-	14
<i>San Juan Bautista</i>	Juan Martínez	Francisco Franco	100	-	14
<b>Total:</b>			<b>11.289</b>	<b>832</b>	<b>6.047</b>

DISTRIBUCIÓN DE LOS EFECTIVOS EMBARCADOS EN LA ARMADA DE PABLO FERNÁNDEZ DE CONTRERAS<sup>[iii]</sup>

Nombre del barco	Oficiales	Gente de mar			Artilleros	Infantes	Obligados	Total
		Marineros	Grumetes	Pajes				
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso</i>	23	70	28	7	53	330	-	<b>511</b>
<i>Nuestra Señora de la Porciúncula</i>	19	48	29	3	44	316	-	<b>459</b>
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso y San José</i>	14	26	34	19	33	181	-	<b>307</b>
<i>Jesús, María y José</i>	20	24	22	11	37	284	-	<b>398</b>
<i>Nuestra Sra. de la Concepción y San Luis</i>	17	28	13	11	40	224	-	<b>333</b>
<i>Santa Catalina</i>	15	21	10	10	27	155	-	<b>238</b>
<i>Nuestra Señora de la Concepción y San Miguel</i>	11	12	19	2	19	67	-	<b>130</b>
<i>Nuestra Señora del Rosario y San Bartolomé</i>	15	18	9	5	28	99	-	<b>174</b>
<i>Nuestra Señora de la Fuensanta</i>	19	27	17	4	22	177	-	<b>266</b>
<i>San Juan Bautista</i>	14	40	12	12	15	108	-	<b>201</b>
<i>Nuestra Señora de La O</i>	12	26	10	7	31	168	-	<b>254</b>
<i>Ntra. Sñra. del Rosario y San Francisco Solano</i>	14	16	3	2	10	142	-	<b>187</b>
<i>Nuestra Señora del Rosario I</i>	14	13	14	3	27	136	-	<b>207</b>

<i>Nuestra Señora de la Ayuda</i>	7	-	-	-	-	120	64	<b>191</b>
<i>Nuestra Señora de la Candelaria</i>	11	27	7	3	16	132	-	<b>196</b>
<i>Ntra. Sñra. de los Reyes, San Cosme y San Damián</i>	12	25	15	7	24	180	-	<b>263</b>
<i>Jesús, María y José</i>	7	-	-	-	-	92	102	<b>201</b>
<i>Nuestra Señora del Rosario II</i>	14	12	12	7	30	164	-	<b>239</b>
<i>Nuestra Señora de la Viña y la Verónica</i>	10	4	3	-	3	100	37	<b>157</b>
<i>Santo Domingo Soriano</i>	12	1	2	-	11	68	40	<b>134</b>
<i>Santiago</i>	12	20	8	2	31	99	-	<b>172</b>
<i>El Ruiseñor</i>	6	-	-	1	7	100	30	<b>144</b>
<i>El Sol Dorado</i>	7	8	2	1	6	143	27	<b>194</b>
<i>San José</i>	15	6	7	6	29	82	50	<b>195</b>
<i>Nuestra Señora del Rosario y San Francisco</i>	13	29	7	7	30	132	50	<b>268</b>
<i>San Agustín</i>	9	14	5	2	11	99	39	<b>179</b>
<i>Jesús, María, José</i>	12	33	16	3	11	111	-	<b>186</b>
<i>Permellant</i>	7	19	5	-	11	126	25	<b>193</b>
<b>Brulotes o barcos de fuego<sup>[iv]</sup></b>								
<i>La Misericordia y San Antonio de Padua</i>	4	7	2	-	4	-	-	<b>17</b>
<i>Santo Cristo de la Vera Cruz</i>	4	10	-	-	4	-	-	<b>18</b>
<i>Rey David</i>	4	8	1	-	4	-	-	<b>17</b>
<i>San Juan Evangelista</i>	3	8	1	-	3	-	-	<b>15</b>
<i>San Juan Bautista</i>	3	4	-	-	4	-	-	<b>11</b>
<b>Total:</b>	<b>379</b>	<b>604</b>	<b>313</b>	<b>135</b>	<b>625</b>	<b>4.135</b>	<b>464</b>	<b>6.655</b>

<sup>[i]</sup> Barcos de particulares; <sup>[iii]</sup> barcos de titularidad extranjera.

<sup>[iii]</sup> Muestra tomada a la vista del Cabo de San Vicente, a fecha de 1/11/1655; en la relación de los soldados se excluye a los oficiales mayores, a fecha de 11/12/1655.

<sup>[iv]</sup> Falta el brulote *Nuestra Señora de la Victoria*, que se separó del resto de la formación para fecha del 1/11/1655, cuando se tomó esta muestra.

Fuentes: AGI C legs. 3508, 3509, 3758, 4096, 4798, 4931; IG leg. 1876.

**Anexo 1.4.2.(a) Distribución de los géneros de bastimentos entregados en la Armada de los Cabos<sup>[i]</sup>**

Nombre del barco	Maestre de Raciones	Bizcocho ordinario	Bizcocho blanco	Vino	Agua
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso</i>	Simón Martínez Caballero	370 q.	5 q.	60 pipas	151 pipas
<i>Nuestra Señora de la Porciúncula</i>	Diego de Ipeñarrieta	341 q. 71 ls.	5 q.	57 pipas	93 pipas
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso y San José</i>	Bartolomé Ramírez	321 q. 66 ls.	3 q.	39 pipas	68 pipas
<i>Jesús, María y José</i>	Juan de Escandón	270 q.	3 q.	43 pipas	74 pipas
<i>Nuestra Sra. de la Concepción y San Luis</i>	Benito de Ribas	189 q.	3 q.	55 pipas	67 pipas
<i>Santa Catalina</i>	Juan Garrido	213 q. 20 ls.	2 q.	37 pipas	54 pipas
<i>Nuestra Señora de la Concepción y San Miguel</i>	Rodrigo Bravo	256 q.	2 q.	44 pipas	33 pipas
<i>Nuestra Señora del Rosario y San Bartolomé</i>	Blas de Viciola (o Biciola)	107 q. 25 ls.	1 q.	13 pipas	30 pipas
<i>Nuestra Señora de la Fuensanta</i>	Juan Ochoa de Larragoiti	193 q. 90 ls.	2 q.	27 pipas	57 pipas
<i>San Juan Bautista</i>	Juan de Ibarguen	104 q. 40 ls.	3 q.	18 pipas	34 pipas
<i>Nuestra Señora de La O</i>	Juan de Terán	191,5 q.	2 q.	30 pipas	64 pipas
<i>Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Solano</i>	Aparicio de Uriondo	170 q. 10 ls.	4 q.	26 pipas	51 pipas
<i>Nuestra Señora del Rosario I</i>	Andrés de Molinedo	187 q. 85 ls.	2 q.	29 pipas	58 pipas
<i>Nuestra Señora de la Ayuda</i>	Juan Escudero	87 q.	1 q.	14 pipas	25 pipas
<i>Nuestra Señora de la Candelaria</i>	Francisco de Quadra	120 q.	2 q.	15 pipas	30 pipas
<i>Ntra. Sra. de los Reyes, San Cosme y San Damián</i>	Antonio de Novoa	177 q. 61 ls.	1 q.	50 pipas	41 pipas
<i>Jesús, María y José</i> (fragata corsaria de Ostende)	Gerónimo Ramón de Ocampo	74 q. 84 ls.	1 q.	14 pipas	39 pipas
<i>Nuestra Señora del Rosario II</i>	Jorge de Arteaga (o Artiaga)	90,5 q.	3 q.	12 pipas	28 pipas
<i>Nuestra Señora de la Viña y la Verónica</i>	Antonio de Olano	84 q. 22 ls.	1 q.	18 pipas	25 pipas
<i>Santo Domingo Soriano</i>	Ignacio de Leturiondo	70 q. 30 ls.	4 q.	9 pipas	19 pipas
<i>Santiago</i>	Sebastián López de Silva	74 q. 94 ls.	2 q.	10 pipas	19 pipas
<i>El Ruiseñor</i>	José de la Regata	58 q. 7 ls.	1 q.	9 pipas	33 pipas
<i>El Sol Dorado</i>	Domingo de Basterrechea	132 q. 30 ls.	1 q.	21 pipas	44 pipas
<i>San José</i>	Francisco Bartolomé	94 q. 50 ls.	1 q.	14 pipas	28 pipas
<i>Nuestra Señora del Rosario y San Francisco</i>	Juan de Arce	148 q. 80 ls.	1 q.	22 pipas	40 pipas
<i>San Agustín</i>	Pedro Gallegos	78 q. 25 ls.	1 q.	11 pipas	21 pipas
<i>Jesús, María, José</i>	Pedro de Acerecho (o Saracho)	143 q.	-	21 pipas	45 pipas
<i>Permellant</i>	Francisco Vélez	137 q.	2 q.	28 pipas	48 pipas
<b>Brulotes</b>					
<i>Nuestra Señora de la Victoria</i>	Francisco Ramírez	13 q. 52 ls.	-	3 pipas	5 pipas
<i>La Misericordia y S. Ant. Padua</i>	Antonio Núñez	13 q. 54 ls.	-	3 pipas	5 pipas
<i>Santo Cristo de la Vera Cruz</i>	Andrés Luis	13 q. 51 ls.	-	3 pipas	5 pipas
<i>Rey David</i>	Francisco Cuello	13 q. 52 ls.	-	3 pipas	5 pipas
<i>San Juan Evangelista</i>	Jacome Rico	13 q. 50 ls.	-	3 pipas	5 pipas
<i>San Juan Bautista</i>	Simón de la Mata	13 q. 90 ls.	-	3 pipas	5 pipas

<sup>[i]</sup> Bastimentos entregados antes de la partida de la armada, entre los días 8 y 14 de agosto; no se contabilizan los adquiridos a partir de dicha fecha para los dos meses de campaña.

Fuente: AGI C leg. 3509, *passim*.

Tocino	Carne salada	Bacalao liado	Queso	Sal <sup>[ii]</sup>	Habas y Garbanzos	Arroz	Aceite <sup>[iii]</sup>	Vinagre	Leña
12,5 q.	32,5 q.	17 q.	9 q. 92 lbs.	-	25 q.	40 q. 92 lbs.	37	4 pipas	470 q.
9,5 q.	25 q.	14 q.	7 q. 93 lbs.	1	18 q. 12 lbs.	48 q. 18 lbs.	32	2 pipas	190 q.
-	25 q. 50 lbs.	11 q.	6 q.	1	18 q. 22 lbs.	33 q. 66 lbs.	30	2 pipas	220 q.
18 q.	-	10 q.	6 q.	7	14 fanegas	21,5 q.	166	3 pipas	500 q.
27 q. 74 lbs.	-	10 q.	2 q.	14	15 q. 74 lbs.	27 q. 30 lbs.	76	7 pipas	400 q.
-	20 q.	9 q.	6 q.	1	17,5 q.	33 q.	22	2 pipas	390 q.
6 q. 80 lbs.	12,5 q.	7 q.	3,5 q.	1	11 q.	-	29	3 pipas	95 q.
-	10 q.	4 q.	1 q. 61 lbs.	1	3 q. 12 lbs.	6 q. 25 lbs.	18	1 pipa	181 q.
-	20 q.	9 q.	7q. 120lbs.	1,5	16 q. 19 lbs.	32 q. 95 lbs.	30	2 pipas	104 q.
18q. 96lbs.	-	6 q.	4 q.	1	7 q. 19lbs.	8 q. 8 lbs.	20	1 pipa	146 q.
6,5 q.	-	18 q.	6,5 q.	1	6 q. 63 lbs.	20 q. 25 lbs.	28	2 pipas	200 q.
12 q.	-	4 q.	2 q.	1,5	15 q.	6 q.	24	1 pipa	110 q.
106 lbs.	7 q.	9 q.	4 q.	1,5	26 q.	6,5 q.	29	1 pipa	185 q.
3,5 q.	10 q.	10 q.	5 q. 93 lbs.	1,5	3 q. 33 lbs.	11 q.	16	1 pipa	100 q.
-	7,5 q.	8 q.	2,5 q.	1	6 q.	11 q.	17	1 pipa	50 q.
-	20 q.	-	3 q.	-	18 fanegas	8 q.	29	-	170 q.
6 q. 88 lbs.	2,5 q.	2 q.	2 q.	0,5	3 q. 10 lbs.	7 q. 77 lbs.	16	1 pipa	80 q.
6 q. 30 lbs.	7,5 q.	5 q.	3 q.	1	6 q.	13 q. 75 lbs.	21	1 pipa	159 q.
6 q. 55 lbs.	12 q. 50 lbs.	13 q.	13 q.	2	3 q. 80 lbs.	19 q. 85 lbs.	25	1 pipa	90 q.
3 q. 57 lbs.	5 q.	-	2 q. 67 ls.	1,5	3 q.	12 q. 75 lbs.	16	1 pipa	60 q.
6 q.	2q. 50lbs.	4 q.	2,5 q.	0,5	7 q. 45 lbs.	7 q. 72 lbs.	16	1 pipa	62,5 q.
3 q. 55 lbs.	5 q.	-	4 q. 66 lbs.	0,5	12 fanegas	13,5 q.	18	1 pipa	62 q.
-	15 q.	-	4 q. 55 lbs.	1,5	-	18 q.	24	1 pipa	132 q.
-	15 q.	5 q. 57 lbs.	3 q. 77 lbs.	1,5	3 q. 75 lbs.	7 q.	17	2 pipas	94 q.
6 q. 80 lbs.	15 q.	-	5 q. 12 lbs.	2	-	21 q. 7 lbs.	29	1 pipa	186 q.
-	10 q.	-	2 q. 56 lbs.	2	3 q.	6 q. 25 lbs.	18	1 pipa	70 q.
6 q.	15 q.	5 q.	3 q. 48 lbs.	1	10 q. 30 lbs.	12,5 q.	17	1 pipa	149 q.
7 q. 57 lbs.	-	2 q.	2 q.	-	4 q.	7 q. 77 lbs.	24	2 pipas	130 q.
<b>Brulotes</b>									
50 lbs.	50 lbs.	100 lbs.	24 lbs.	-	54 lbs.	54 lbs.	4	-	-
50 lbs.	50 lbs.	94 lbs.	21 lbs.	-	56 lbs.	56 lbs.	4	-	-
56 lbs.	51 lbs.	95 lbs.	23 lbs.	-	57 lbs.	56 lbs.	4	-	-
51 lbs.	51 lbs.	98 lbs.	22 lbs.	-	57 lbs.	57 lbs.	4	-	-
50 lbs.	50 lbs.	95 lbs.	20 lbs.	-	58 lbs.	58 lbs.	4	-	-
52 lbs.	52 lbs.	1 q.	-	-	50 lbs.	50 lbs.	4	-	-

<sup>[ii]</sup> La sal se mide en fanegas; <sup>[iii]</sup> El aceite se mide en arrobas.

### Anexo 1.4.2.(b) Distribución de los géneros de dietas entregados en la Armada de los Cabos<sup>[1]</sup>

Nombre del barco	Azúcar	Almendra	Pasa	Huevos	Gallinas
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso</i>	3@	2@	4@ 10 lbs.	200	40
<i>Nuestra Señora de la Porciúncula</i>	3@	3@	4@ 10 lbs.	182	30
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso y San José</i>	-	3@	7@	150	-
<i>Jesús, María y José</i>	-	1q.	11@	200	20
<i>Nuestra Sra. de la Concepción y San Luis</i>	-	4,5@	2,5 q.	200	20
<i>Santa Catalina</i>	-	4@	8@	150	20
<i>Nuestra Señora de la Concepción y San Miguel</i>	-	3@	3@	160	20
<i>Nuestra Señora del Rosario y San Bartolomé</i>	-	30 ls.	40 lbs.	170	-
<i>Nuestra Señora de la Fuensanta</i>	-	-	2@	140	-
<i>San Juan Bautista</i>	-	1@	25 lbs.	200	-
<i>Nuestra Señora de La O</i>	-	2@	2@	140	20
<i>Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Solano</i>	2@	2@	2@	140	16
<i>Nuestra Señora del Rosario I</i>	-	-	1@	140	-
<i>Nuestra Señora de la Ayuda</i>	-	1@	2@	140	16
<i>Nuestra Señora de la Candelaria</i>	-	1@	3@ 11 lbs.	171	16
<i>Ntra. Sra. de los Reyes, San Cosme y San Damián</i>	-	1@	1@	180	16
<i>Jesús, María y José (fragata corsaria de Ostende)</i>	-	30 ls.	30 lbs.	140	-
<i>Nuestra Señora del Rosario II</i>	-	2@	2@	186	-
<i>Nuestra Señora de la Viña y la Verónica</i>	-	1@	1@	140	16
<i>Santo Domingo Soriano</i>	-	1@	1@	161	16
<i>Santiago</i>	-	-	40 lbs.	160	16
<i>El Ruiseñor</i>	-	2@	1@	-	-
<i>El Sol Dorado</i>	-	-	1@	140	-
<i>San José</i>	-	1@	1@	190	-
<i>Nuestra Señora del Rosario y San Francisco</i>	-	1@	1@	176	20
<i>San Agustín</i>	-	30 ls.	-	140	16
<i>Jesús, María, José</i>	-	1@	-	170	-
<i>Permellant</i>	-	-	60 ls.	140	20
<b>Brulotes</b>					
<i>Nuestra Señora de la Victoria</i>	-	25 ls.	1@	-	-
<i>La Misericordia y San Antonio de Padua</i>	-	25 ls.	1@	-	-
<i>Santo Cristo de la Vera Cruz</i>	-	25 ls.	1@	-	-
<i>Rey David</i>	-	25 ls.	1@	-	-
<i>San Juan Evangelista</i>	-	25 ls.	1@	-	-
<i>San Juan Bautista</i>	-	-	1@	-	-

<sup>[1]</sup> Géneros de dietas entregados antes de la partida de la armada, entre los días 8 y 14 de agosto; no se contabilizan los adquiridos a partir de dicha fecha para los meses de campaña.

Fuente: AGI C leg. 3509, *passim*.

**Anexo 1.5. Costes del apresto en Cartagena de la escuadrilla de Marcos del Puerto, 1655-1656 (en maravedís)**

<b>Fecha<sup>[i]</sup></b>	<b>Persona</b>	<b>Cantidad</b>
<b>Patache capitana <i>San Francisco</i> y <i>San Diego</i>: 44.509.005</b>		
08/07/1655	Pedro Zapata, capitán general y gobernador	1.632.000
27/09/1655	Antonio de Ayala, vecino	136.000
27/09/1655	Diego de Burgos, vecino	136.000
28/09/1655	Luis Melgarejo, castellano y vecino	272.000
28/09/1655	Juan Manuel de Neves, capitán y vecino	272.000
02/10/1655	Francisco Pacheco, capitán y vecino	272.000
10/10/1655	Pedro Zapata, capitán general y gobernador	2.709.052
10/11/1655	Pedro Zapata, capitán general y gobernador	598.400
11/11/1655	Diego de Torres, capitán y vecino	982.090
20/01/1656	Marcos del Puerto, capitán y gobernador de la escuadra	17.442.262 <sup>[iii]</sup>
26/01/1656	Marcos del Puerto, capitán y gobernador de la escuadra	371.008
14/02/1656	Marcos del Puerto, capitán y gobernador de la escuadra	11.188.488 <sup>[iii]</sup>
21/03/1656	Pedro Zapata, capitán general y gobernador	7.041.596 <sup>[iv]</sup>
22/03/1656	-Juan de Veitia, maestro de plata la capitana de escuadra -Juan Rodrigo Calderón, capitán	38.318
22/04/1656	Marcos del Puerto, capitán y gobernador de la escuadra	1.417.791 <sup>[v]</sup>
<b>Cuatro barcos de refuerzo: 30.781.749</b>		
12/07/1655	Fletamento de la fragata <i>Nuestra Señora del Rosario</i> y <i>San Francisco</i> que viajó a Portobello como correo	206.992
27/09/1655	5 banderas de lienzo ruan pintadas con las Armas Reales	50.320
30/09/1655	Por el coste de darle carena a la capitana	708.186
07/10/1655	Por compra de medicinas y asistencia a los heridos y enfermos del galeón capitana	27.200
15/10/1655	Aguada del galeón capitana desde 07/07-26/09; aderezo de las armas del mismo galeón	74.290
23/10/1655	386@ y 3,5 libras de carne fresca	65.637
29/10/1655	Carena del <i>San Francisco Javier</i>	526.252
05/11/1655	A dos pilotos, por sus servicios en la escuadra	27.200
09/11/1655	Trabajadores de la carena del <i>San Francisco Javier</i>	114.648
13/11/1655	Cera para achotes y velas de los bajeles	161.151
13/11/1655	Soldadas de pilotos, marineros y artilleros de la escuadra	905.420
13/11/1655	Gastos de acarreos y jornales de negros	24.378
13/11/1655	Pagas de personas que sirvieron en los cuatro bajeles	792.438
14/11/1655	Piezas de hierro utilizadas en la carena de la almiranta	197.132
15/11/1655	Obras de hojalata y latonería	40.647
15/11/1655	Pagas de entretenidos, veedor, contador y maestros	246.160
17/11/1655	Estopa, brea, sebo, alquitrán y clavazón para carenas	1.188.079
17/11/1655	Cazabe, carne y otros víveres	650.590
18/11/1655	Cajones de madera de varios tamaños	58.752
18/11/1655	Flete de una canoa que iba de socorro a Jamaica	115.600
19/11/1655	Tablazón y otras maderas para la carena de la almiranta	573.707
31/12/1655	Despacho de una fragata enviada de aviso a Portobello	61.200

31/12/1655	Flete de una fragata enviada a Portobello con refuerzos	157.760
24/01/1656	Pagas a quienes participaron en la aguada	55.760
15/02/1656	Paga a los pilotos principal y acompañado de la capitana	108.800
16/02/1656	Al maestro del patache de aviso	48.960
16/02/1656	Empleo de una fragata particular en carenar la almiranta	15.504
20/02/1656	Paga del alférez Pedro de Esquivel y Zárate	23.800
21/02/1656	Paga de los trabajadores del embono de la almiranta	367.540
21/02/1656	Bandera de lienzo ruan pintada con las Armas Reales	9.520
23/02/1656	Brea, clavazón y obra de la carena de la almiranta	142.494
24/02/1656	Gastos debidos al hospital por medicinas y asistencia	81.600
24/02/1656	31 pernos de hierro ya usados	13.668
28/02/1656	A tres oficiales, por el apresto de los barcos	122.400
07/03/1656	747@ de carne de vaca salada para provisiones	457.164
11/03/1656	Gastos en aguadas de la escuadra	53.890
11/03/1656	Cosido y relingado de las velas de la almiranta	30.498
13/03/1656	Veedor y contador de la escuadra	33.228
14/03/1656	Lanternas de hojalata y otras obras de latonería	16.184
17/03/1656	Medicinas y otros géneros de botica	320.280
17/03/1656	Provisiones de carne para tripulaciones y guarniciones	156.162
17/03/1656	Medicinas y otros géneros de botica	71.604
21/03/1656	Gastos en la carena de una de las urcas de la escuadra	781.890
23/03/1656	Obras operadas en la almiranta de la escuadra	1.040.442
23/03/1656	Trabajos de talla de maderas curvas para el embono	97.027
24/03/1656	Pagas de oficiales, marineros y artilleros	2.046.664
24/03/1656	Pagas de un capellán, capitán artillero y un cirujano	40.800
27/03/1656	Bandera de lienzo ruan pintada con las Armas Reales	10.880
27/03/1656	455,5@ de pescado salado para las tripulaciones	350.472
27/03/1656	Compra de un bauprés y dos docenas de alfajías	52.224
30/03/1656	Fletamento de tres urcas para la escuadra	5.984.000
05/04/1656	A los carpinteros de ribera por el timón de la almiranta	7.208
06/04/1656	A un capellán y un sargento de una de las compañías	21.930
06/04/1656	Paga de Juan de Veitia, maestro de raciones de la capitana	48.416
06/04/1656	Un palo trinquete de la almiranta	236.640
08/04/1656	Registros de la plata del millón repartido en la escuadra	21.760
10/04/1656	Sueldos de un cabo y un mosquetero	22.440
10/04/1656	Gastos de hospital y asistencia de enfermos	164.152
11/04/1656	690@ y 6 libras de carne fresca de vaca para las raciones	105.638
11/04/1656	Cuatro pagas de un alférez	31.280
11/04/1656	Alquiler de una casa particular y gastos de aguada	20.400
11/04/1656	Obras de hierro para la almiranta	19.788
12/04/1656	Compra de leña, hilo de velas y vetas de majagua	232.730
12/04/1656	Cantidad extraída de los efectos del millón para la bolsa del socorro a Jamaica	190.400
15/04/1656	Cuatro pagas a los oficiales y soldados de las compañías de la escuadra	2.322.880
14/04/1656	Pagas de oficiales, marinería, infantería y artilleros	633.488
15/04/1656	Pagas del gobernador de la escuadra, capitanes entretenidos, sargento mayor y dos capellanes	345.848

15/04/1656	Pagado por 2/3 de su concierto a la marinería y artilleros	68.340
20/04/1656	Pagado a un capitán entretenido	27.200
20/04/1656	Jarcia, cáñamo, varas de lona, fardos y aparejos para velas	233.614
20/04/1656	Compra de hachotes de cera y velas y velones de sebo	664.309
20/04/1656	2/3 de 500 ducados del salario de seis meses de un teniente	125.000
20/04/1656	Gastos de apresto de los cinco bajeles	347.089
20/04/1656	Al auditor de la armada, por ayuda de costa de sueldos	27.200
20/04/1656	Cazabe, pescado, carne y otros víveres para las tripulaciones	756.058
20/04/1656	A los maestros de raciones de las tres urcas, por acarreos de bastimentos	31.280
21/04/1656	Por cuatro pagas del sueldo de un entretenido	40.800
21/04/1656	Gastos en compras para el servicio de la escuadra	66.504
21/04/1656	Socorro y ración ordinaria de algunos capitanes	77.384
22/04/1656	899 quintales y 15 libras de bizcocho común y blanco	3.991.430
23/04/1656	100 cueros al pelo para pavesadas	61.200
25/04/1656	Por líquido sobrante de la cantidad recibida para el apresto de la escuadra	332.149
<hr/>		
<b>Galeón <i>Jesús, María y José</i>, de Juan de Hoyos: 2.576.695</b>		
05/04/1656	Obras de carena que tuvo que darle al galeón	848.016
10/04/1656	Al hospital, por la asistencia dada a los enfermos	36.992
11/04/1656	271@ de carne fresca de vaca para víveres	46.070
12/04/1656	430 quintales de leña rajada	29.240
12/04/1656	Socorro de las personas que asistieron a la aguada	61.744
12/04/1656	Por trabajos de tonelería y pipería	29.546
20/04/1656	Hachotes de cera, velas de sebo y cajones de madera	45.543
20/04/1656	Al piloto principal del galeón, por sus servicios	27.200
20/04/1656	Medicinas que se compraron para el galeón	81.158
20/04/1656	Por compras de géneros de bastimentos	432.786
20/04/1656	Por un aposento de un particular y trabajo de aguada	2.720
22/04/1656	210 de bizcocho común y 2,5 quintales del blanco	935.680
<hr/>		
<b>Total: 77.867.449 maravedís de plata (286.277 pesos)</b>		

<sup>[i]</sup> Todas las fechas son a partir del día 8 de julio de 1655.

<sup>[ii]</sup> Cantidad procedida de 55 barras de plata para los gastos del avío y apresto del viaje de la escuadra, que montan: 64.125 pesos 7 rs. y 4 mrs.

<sup>[iii]</sup> En 38 barras de plata; <sup>[iv]</sup> en 24 barras de plata; <sup>[v]</sup> en 5 barras de plata.

Fuente: AGI C leg. 3261, Entrada y salida de caudales para el apresto de la escuadra del cargo del gobernador Marcos del Puerto (1655-1656).

### Anexo 1.6.1. Composición de la flota de Nueva España de 1656-1657

Galeón	Oficial al mando	Maestre de plata	Maestre de raciones	Toneladas	Cañones
CAPITANA Y ALMIRANTA DE FLOTA					
<i>Jesús, María y José (C)</i>	José Márquez	Gaspar Gutiérrez Arias y Matías Iraurgi	Juan de Escandón	550	30
<i>Nuestra Señora de la Concepción y San Luis (A)</i>	Juan de Bobadilla	Pedro de Aranguibel	Benito de Rivas	550	30
<i>Nuestra Señora del Rosario</i> <sup>[i]</sup> (patache)	Pedro de Orihuela	-	-	-	-
GALEONES DE DIEGO DE MEDINA Y JUAN DE MONTAÑO QUE NAVEGARON A TIERRA FIRME PARA RECOGER LA PLATA PERUANA <sup>[ii]</sup>					
<i>Nuestra Señora de la Purificación</i>	Diego de Medina	-	Francisco de Aróstegui y Cristóbal González <sup>[iii]</sup>	480	26
<i>San Francisco de Paula y San José</i>	Juan de Montaña <sup>[iv]</sup>	-	Diego de Ugarte	600	26
GALEONES DE REFUERZO					
<i>Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Solano</i> (también llamado <i>Campechano Grande</i> )	Pedro de Urquía <sup>[v]</sup>	Fernando de Ibarra	¿Fernando de Ibarra? 50 infantes 12 artilleros	450	12
<i>Nuestra Señora de los Reyes, San Cosme y San Damián</i>	Antonio de Vega y Roque Galindo	-	Francisco Ortiz 50 infantes 12 artilleros	400	12
<i>Nuestra Señora de la Natividad</i>	José de Mendiola	-	Antonio Lizardi 50 infantes 12 artilleros	600	12
<i>Nuestra Señora de Guadalupe y San Antonio</i>	Antonio de Alzola	-	Pedro de Ochaeta 50 infantes 12 artilleros	340	12
MERCANTES					
<i>Nuestra Señora del Rosario y San Antonio</i>	-	-	-	180	-
<i>Nuestra Señora de la Concepción</i>	-	-	-	300	-
<i>Nuestra Señora de la Soledad y San Francisco</i>	-	Francisco de Izueta	-	250	-
<i>Nuestra Señora de la Candelaria</i>	-	-	-	180	-
<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	-	Fernando Escura	-	150	-
<i>Nuestra Señora del Rosario II</i>	-	Pedro de Figueroa	-	119	-
<i>Santísimo Sacramento</i> (de registro, Trinidad)	-	Lucas Alonso Ibáñez	-	200	-
<i>San Juan Evangelista</i> (de registro, Honduras)	-	Juan de Quevedo	-	200	-
<i>Nuestra Señora del Rosario y San Bartolomé</i>	-	-	-	179	-

<i>Santa Ana María y San Juan de la Caridad</i>	-	-	-	90	-
Embarcación ligera I	-	-	-	75	-
Embarcación ligera II	-	-	-	80	-
<i>San Antonio de Padua</i> (de registro a La Habana)	-	Cristóbal de Aguilar	-	250	-
<i>San Juan</i> (de registro a Santo Domingo)	-	-	-	213	-
<i>San Nicolás</i> (de registro a Santo Domingo)	-	-	-	200	-
<i>Santiago</i> (de registro a Venezuela)	-	-	-	170	-
<i>Nuestra Señora de la Concepción</i> (de registro a Venezuela)	-	-	-	130	-
<i>San Salvador</i> (de registro a Venezuela)	-	-	-	230	-
<i>Santo Cristo y Nuestra Señora de la Aparecida</i> (de registro a Maracaibo)	-	-	-	185	-
<i>Santo Cristo del Buen Viaje</i> <sup>[vi]</sup> (nao de Honduras)	-	Pedro de Arana	-		
<i>Bendición de Dios</i> (de registro a Maracaibo)	-	-	-	160	-
<i>Nuestra Señora de las Mercedes</i> (de registro a Cumaná)	-	-	-	140	-
<b>Total: 7.473 toneladas, ~160 cañones</b>					

<sup>[i]</sup> El patache de aviso *Nuestra Señora del Rosario* no zarpó con la flota desde Cádiz, sino que se les agregó en el curso de la invernada en el puerto de Veracruz a 20 de agosto de 1656, cuando su dueño, Pedro de Orihuela, lo puso a disposición de Diego de Egües como patache.

<sup>[ii]</sup> Los dos galeones de azogue prolongaron su estancia en Nueva España y no emprendieron el viaje de regreso con el resto de la flota de Diego de Egües y Beaumont, sino que lo hicieron en 1659, en conserva con los galeones de la armada del marqués de Villarrubia.

<sup>[iii]</sup> Francisco de Aróstegui ejerció como maestro de raciones hasta el 19/7/1658, cuando entró a servir en el *Nuestra Señora de Atocha*, sustituyéndole Cristóbal González.

<sup>[iv]</sup> Juan de Montaña falleció en agosto de 1658, en el transcurso de su estadía en las Indias.

<sup>[v]</sup> Para el capitán al frente del galeón *Campechano Grande* nos hemos servido de Viera Clavijo, 1776: 261. Advertimos que, en cuanto a los datos de composición de la flota existen discrepancias entre nuestra versión y la de este autor.

<sup>[vi]</sup> Es posible que esta nao solamente se incorporase en el viaje de regreso, ya que no figura en la relación previa a la travesía de ida de la flota en 1656.

Fuentes: AGI C legs. 3760; 4098, N. 10; 4099, N. 1; 4102, N. 4; 5122; Contaduría leg. 570, N. 1; IG leg. 2598.

Reconocemos nuestras reservas con el listado de embarcaciones que hemos elaborado, sobre todo en el caso de los mercantes, pues las fuentes cotejadas se contradicen entre sí; es posible que algunos mercantes solamente completasen el trayecto de ida o el de vuelta, pero esto lo apuntamos a modo de posibilidad.

### Anexo 1.6.2. Gastos del apresto y viaje de la flota de Nueva España al cargo del general Diego de Egües (1656-1657), en pesos[i]

Razón	Persona que da la relación	Fecha	Al contado	Al fiado <sup>[ii]</sup>	Total
<b>Gastos en España:</b>			<b>82.536</b>	<b>94.449</b>	<b>176.985</b>
Gasto de capitana, almiranta y 4 mercantes de refuerzo	Bernabé Ochoa Chinchetru, proveedor	09/10/1656	7.688	93.049	100.737
Gastos de proveeduría de flota por valor de 322.598 reales, al proveedor Manuel Bravo	-	-	4.000	-	4.000
Gastos de artillería	Juan de Alzati, veedor	02/09/1656	7.576	-	7.576
Suministro de vinagre en Cádiz por Juan Martínez Vallejo	-	-	1.250	-	1.250
Avisos despachados por San Sebastián para buscar la flota	Juan Mejía, escribano de armadas	23/04/1657	13.956	-	13.956
Pagamentos de gente de mar y guerra	Juan Mejía, escribano de armadas	23/04/1657	10.245	-	10.245
Conducción del dinero que se remitió a Cádiz por dicha flota y aviso para La Habana	-	-	1.934	-	1.934
Tartana que salió de aviso a La Habana	-	-	-	1.400	1.400
Fletamento de navíos holandeses que salieron como aviso a las Azores y otras partes	Pedro de Miralles, pagador	24/04/1657	29.385	-	29.385
Salarios de Lorenzo Andrés García y otros ministros que asistieron al despacho de la flota, gastos de falúa y correos	-	-	4.000	-	4.000
Embarcaciones de aviso despachadas a Canarias	-	-	2.500	-	2.500
<b>Gastos hechos en Indias y en las Islas Canarias hasta fecha del 7/6/1657</b>			<b>-</b>	<b>126.884</b>	<b>126.884</b>
Proveduría:					
42.676 reales en Veracruz					
15.034 reales en La Habana	Bernardo de Zúmbil, veedor	07/06/1657	-	72.650	72.650
14.938 reales en Tenerife					
Capitanía general, en pagas de sueldos de oficiales, gente de mar y guerra y artilleros; despachos de avisos de La Habana a Veracruz; y gastos de los oficiales reales de La Habana <sup>[iii]</sup> .	Bernardo de Zúmbil, veedor	07/06/1657	-	54.234	54.234
<b>Total (en pesos):</b>			<b>82.536</b>	<b>221.333</b>	<b>303.870</b>

<sup>[i]</sup> No se contabiliza el gasto del viaje de ida de los galeones de Diego de Medina y Juan de Montañó que navegaron a Tierra Firme, pues no pertenecían formalmente a la flota de Diego de Egües. Dicho gasto se desglosa en el Anexo 1.6.3.

<sup>[iii]</sup> A librar en las cajas reales de Indias; <sup>[iiii]</sup> Se contabilizan 120.000 reales de plata que cobraron por mitad el general y el almirante por razón de las carenas que se dieron a los galeones en Veracruz y La Habana.

Fuente: AGI IG leg. 2598.

**Anexo 1.6.3. Gastos del viaje de ida a Tierra Firme de los dos galeones al cargo de Diego de Medina y Juan de Montaña (1656), en reales de plata.**

	Al contado	Al fiado	Total
Gastos de proveeduría:	45.743	489.849	<b>535.592</b>
Sueldos de bajeles:			
• 127.437: <i>Nuestra Señora de la Purificación</i> <sup>[i]</sup>	-	232.633	232.633
• 105.019: <i>San Francisco de Paula y San José</i> <sup>[ii]</sup>			
Compras de géneros de bastimentos	10.974	257.214	268.188
Fletes de bastimentos y otros:	2.315	-	2.315
Gastos de Cádiz:	11.518	-	11.518
Advertencias:	20.934	-	20.934
Gastos de capitanía general <sup>[iii]</sup> :	-	59.462	<b>59.462</b>
Gastos de artillería:	-	45.906	<b>45.906</b>
<b>Gastos totales: 640.960 reales de plata (80.120 pesos)</b>			

<sup>[i]</sup> Al capitán Diego de Medina, a satisfacción de 4.000 ducados que se acostumbra a dar al dueño del galeón.

<sup>[ii]</sup> Al capitán Juan de Montaña, para que los obrase en Veracruz de resto de los 149.196 reales por el sueldo del galeón, a razón de su apresto; los 44.000 reales restantes se le descontaron por el piso del dicho galeón, ya que era un barco propio del rey.

<sup>[iii]</sup> Para 450 plazas de mar, guerra y artilleros que les tocaron.

Fuentes: AGI IG leg. 2655, Sumario de gastos de aprestos y relación de gastos de idas de los galeones de Medina y Montaña, según los papeles remitidos a la contaduría de armadas de Indias por Domingo de Arrizurriaga, Cádiz, 19/9/1656 y Sevilla, 9/10/1656.

**Anexo 1.7.1. Composición de la armada de galeones del marqués de Villarrubia, media flota de Ibarra y unidades auxiliares que regresaron a Santander en abril de 1659**

<b>Nombre</b>	<b>Oficial al frente</b>	<b>Maestre de plata</b>	<b>Toneladas</b>	<b>Cañones</b>	<b>Plazas totales</b>
<i>ARMADA DE GALEONES DE TIERRA FIRME Y MEDIA FLOTA DE NUEVA ESPAÑA</i>					
<i>San José (C)</i>	José de Alzamora / Juan Domingo de Echeverri <sup>[i]</sup>	Pedro de Echave (también pagador)	1.050	50-52	360
<i>Santa Teresa (A)</i>	Juan Domingo de Echeverri / Antonio Severiche <sup>[ii]</sup>	Juan Vela	1.100	52	360
<i>Ntra. Sra. del Buen Suceso y San José (G)</i>	Diego de Ibarra	Pedro Pelegrín	583	36	230
<i>Ntra. Sra. de la Porciúncula</i>	Gonzalo de la Esquina	Esteban de Ayalde	717	36	200
<i>Ntra. Sra. del Buen Suceso</i>	Juan Rodrigo Calderón	Pedro de Ulibarri	678	34	250
<i>Santa Catalina</i>	Diego de Mendiguren	Juan Laureano de Aponte	471	26-28	220
<i>Ntra. Sra. de la O</i>	Francisco Martínez de Granada	Velázquez del Campo	548	30	220
<i>Ntra. Sra. de la Fuensanta</i>	Gaspar de Argandoña	Martín de Eulate	507	28	220
<i>Santísimo Sacramento</i>	Sebastián de Chavarría	-	403	24	150
<i>San Miguel</i>	Alonso de Campos	-	250	16	120
<i>GALEONES AL CARGO DE DIEGO DE MEDINA Y JUAN DE MONTAÑO QUE NAVEGARON A TIERRA FIRME EN 1656 PARA RECOGER LA PLATA PERUANA<sup>[iii]</sup></i>					
<i>Ntra. Sra. de la Purificación<sup>[i]</sup></i>	Diego de Medina	Tomás Bazán	480	26	200
<i>San Francisco de Paula y San José<sup>[i]</sup></i>	Juan de Montaña	José de Olazábal	551	31	200
<b>Fuerza militar total:</b>			<b>7.338</b>	<b>387-391</b>	<b>2.730</b>
<i>MERCANTES DE LAS FLOTAS DE TIERRA FIRME Y NUEVA ESPAÑA</i>					
<b>Nombre del mercante</b>	<b>Maestre</b>	<b>Capitán</b>			
<i>San Miguel y San Juan</i>	Martín de Urrutia	Pedro de Zorrilla			
<i>Santo Rey don Fernando</i>	Juan López de Loes	Francisco de Pineda			
<i>San Francisco y San Diego</i>	Francisco de Guadalupe	Francisco Velázquez			
<i>Nuestra Señora de Regla</i>	Antonio de Ubilla	-			

<i>Santo Cristo del Buen Viaje</i>	Juan Cerigo	Juan de Espinosa
<i>San Juan Bautista</i>	Diego de Iparraguirre	Juan de Iparraguirre
<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Juan Antonio Ortiz del Hoyo	Bartolomé de Sierra
<i>Santiago</i> <sup>[iv]</sup>	Gregorio de Urteaga	-
<i>Santo Cristo de San Agustín</i>	Pedro Galíndez	Nicolás de Montaña
<i>La Candelaria y las Ánimas</i>	Juan de la Bárcena	Juan de Retes
<i>San Francisco Solano</i>	Francisco de Aliende	-
<i>La Concepción y San José</i>	Manuel Francisco Maneo	Luis de Granja
<i>Jesús, María y San José</i>	Domingo del Cano	-
<i>Jesús, María y San José II</i>	Antonio de Ozonos	-
<i>La Soledad y Santo Entierro</i>	Juan Miguel de Moreda	Juan Miguel de Moreda
<i>San Joaquín</i>	-	Pedro Zorrilla
Mercante I	José de Santibáñez	Francisco de Pineda
Mercante II	Ignacio de Larrea	Francisco Velázquez
Mercante III	Martín de Iturría	-
Mercante IV	Ignacio Malleo	Juan de Espinosa

<sup>[i]</sup> José de Alzamora sirvió como capitán de este barco hasta el día 4/8/1658, cuando fue trasvasado con su compañía al galeón *San Francisco de Paula* para reemplazar a su anterior capitán, Juan de Montaña, quien había fallecido.

<sup>[ii]</sup> Antonio Severiche sustituyó a Juan Domingo de Echeverri, a quien se le había asignado el galeón *San José* para reemplazar a José de Alzamora.

<sup>[iii]</sup> Estos galeones zarparon a Tierra Firme en 1656 a cargo de Diego de Medina y Juan de Montaña para recoger el tesoro real; hicieron invernada en los puertos de Indias hasta que regresaron a España en conserva de los galeones del marqués de Villarrubia.

<sup>[iv]</sup> El mercante *Santiago*, a diferencia del resto, dio fondo en San Sebastián.

Fuentes: AGI C legs. 3761, 3762, 3764, 3765, 3766, 4099, 4100, 4101, 4102, 4103; Contaduría leg. 570, N. 1; IG leg. 774; AMN VP 78/75/116, fol. 410r.

## Anexo 1.7.2. Gasto de los cuatro bajeles de refuerzo de la Real Armada del Mar Océano que navegaron en conserva de los galeones del marqués de Villarrubia

<b>Razón</b>	<b>Reales de plata</b>	<b>Reales de vellón</b>
<b>Galeón <i>San Felipe</i></b>	<b>440.260</b>	<b>228.055</b>
Carena	65.481	195.601
Aparejos y repuestos	191.507	19.550
Bastimentos	132.274	13.901
Pagas de gente de mar y guerra:	50.993	
• 119 plazas de oficiales y gente de mar, por cuatro pagas de sus sueldos	17.033	
• 291 plazas de oficiales y gente de guerra, por dos pagas de sus sueldos	33.960	
<b>Galeón <i>San Martín</i></b>	<b>325.210</b>	<b>221.827</b>
Carena	49.993	191.570
Aparejos y repuestos	118.496	19.101
Bastimentos	116.428	11.154
Pagas de gente de mar y guerra:	40.317	
• 97 plazas de oficiales y gente de mar, por cuatro pagas de sus sueldos	16.337	
• 223 plazas de oficiales y gente de guerra, por dos pagas de sus sueldos	23.980	
<b>Galeón <i>Santiago</i></b>	<b>350.142</b>	<b>240.198</b>
Carena	105.444	212.795
Aparejos y repuestos	102.532	17.467
Bastimentos	102.660	9.933
Pagas de gente de mar y guerra:	39.501	
• 80 plazas de oficiales y gente de mar, por cuatro pagas de sus sueldos	14.121	
• 225 plazas de gente de guerra, por dos pagas de sus sueldos	25.380	
<b>Urca <i>Hércules</i></b>	<b>224.451</b>	<b>122.415</b>
Carenas	37.383	86.206
Aparejos y repuestos	103.994	29.371
Bastimentos	63.464	6.835
Pagas de gente de mar y guerra:	19.605	
• 52 plazas de oficiales y gente de mar, por cuatro pagas de sus sueldos	10.665	
• 102 plazas de gente de guerra, por dos pagas de sus sueldos	8.940	
<b>Otros gastos de pagos:</b>	<b>27.653</b>	
Oficiales y entretenidos	18.453	
Ocho plazas de mar y 97 de gente de guerra	9.200	
<b>Gastos totales de los cuatro barcos<sup>[i]</sup>:</b>	<b>1.367.718</b>	<b>812.497</b>
Aparte: gastos de armas, municiones y sueldos de artillería <sup>[ii]</sup>	161.138	174.946
<b>Total:</b>	<b>1.528.856</b>	<b>987.443</b>

<sup>[i]</sup> Reducido el vellón a plata con un premio del 50%, ambas sumas hacen un total de 1.909.383 reales de plata. Se hace notar que no se incluyen los costes de los aparejos y pertrechos correspondientes a los inventarios con que se alijaban los cuatro bajeles cuando se les empezó a dar carena, ya que se consideran en el viaje de ida.

<sup>[ii]</sup> Incluidas las partidas para armas, municiones y sueldos de la artillería, desglosadas en el Anexo 1.7.3.

Fuente: AGI IG leg. 2655, Relación del dinero consumido en la carena y apresto de los cuatro barcos de refuerzo de la Real Armada del Mar Océano, por orden del duque de Medinaceli, Cádiz, 24/12/1658; para una relación más detallada de los trabajos de carena y embono que se les hicieron a estos cuatro barcos desde al año anterior, AGS GYM leg. 1910, Correspondencia del veedor Fernando de la Riva-Herrera y del almirante Manuel Bañuelos, Cádiz, 25/3/1657; El duque de Medinaceli a Felipe IV y al secretario real Luis de Oyanguren, El Puerto de Santa María, 8/4/1657.

### Anexo 1.7.3. Sumario de los gastos totales de la armada del marqués de Villarrubia

	Gasto en pesos
<b>Armada de la Guarda de la Carrera de Indias</b>	<b>1.031.472</b>
Gastos en España a la ida	490.064
En avisos a las Terceras	20.539
Gastos de proveeduría en Indias	75.703
Gastos de capitanía general en Indias	40.317
Sueldo del general en Santander	1.833
Gastos de Ibarra en Nueva España	24.424
Socorro de la gente de mar y guerra en Santander	24.000
Bizcocho de Nueva España y pólvora	142.303
Gastos de Antonio de Monsalve	6.000
Remate de sueldos de los galeones	141.100
Sueldos de general, oficiales y ministros	10.246
Gastos del viaje de Santander a Cádiz	42.940
Salarios de ayuda de costa y otros	12.000
<b>Cuatro navíos de refuerzo de la Armada del Mar Océano</b>	<b>340.705</b>
Gastos en España a la ida	302.937
Gastos de proveeduría en Indias	28.661
Gastos de capitanía general en Indias	9.106
<b>Dos galeones de Diego de Medina y Juan de Montañó</b>	<b>324.226</b>
Gastos en España a la ida	80.120
Gastos en Cartagena de Indias-inclusive el galeón nuevo	201.231
Remates de los navíos en España	37.484
Arribada a Cartagena del galeón Nuestra Señora de la Purificación	5.390
<b>Total:</b>	<b>1.696.403</b>

Fuente: AGI IG leg. 2566, Sumario en que se dividen los tres aprestos, 1659.

### Anexo 1.7.4. Reparto del importe de 228.850 pesos del indulto real<sup>[i]</sup>

<b>Real Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias:</b>	<b>203.000</b>
<i>San José</i>	50.000
<i>Santa Teresa</i>	45.000
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso y San José</i>	25.000
<i>Nuestra Señora de la Porciúncula</i>	15.000
<i>Nuestra Señora de la Fuensanta</i>	15.000
<i>Nuestra Señora de la O</i>	14.000
<i>San Francisco de Paula y San José</i>	13.000
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso</i>	8.000
<i>Santa Catalina</i>	7.000
<i>Nuestra Señora de la Purificación</i>	7.000
<i>Patache de Margarita</i>	1.000
<i>Patache de galeones</i>	1.000
<b>Mercantes de Tierra Firme y media flota de Nueva España:</b>	<b>25.850</b>
<i>Santo Rey don Fernando</i>	4.000
<i>Nuestra Señora de la Candelaria</i>	2.000
<i>Santo Cristo del Buen Viaje</i>	1.750
<i>San Francisco y San Diego</i>	2.000
<i>Santo Cristo de San Agustín</i>	2.200
<i>San Francisco de Paula</i>	1.500
<i>San Juan Bautista</i>	2.200
<i>Nuestra Señora de Regla</i>	2.000
<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	2.200

<i>Nuestra Señora de la Soledad</i>	1.000
<i>San Joaquín</i>	800
<i>Jesús, María y José</i>	1.500
<i>Santiago</i> (dio fondo en San Sebastián)	2.500
<i>Patache</i>	2.200

<sup>[i]</sup> Con algunas agregaciones posteriores se elevó a 231.850 pesos.

Fuente: AGI IG leg. 774, Relación de los navíos que componen la armada de Tierra Firme y la media flota de Nueva España, y cantidades con las que sirvieron en el indulto.

### **Anexo 1.7.5. Registro oficial de la armada y de la media flota que regresaron a Santander en abril de 1659 (cantidades en maravedís de plata)**

ARMADA DE TIERRA FIRME DEL MARQUÉS DE VILLARRUBIA: 666.184.464

<i>San José:</i> 349.903.062	Real Hacienda: Santa Cruzada: Particulares y otros:	30.364.850 52.038.122 267.500.090
<i>Santa Teresa:</i> 110.562.846	Real Hacienda: Santa Cruzada: Particulares y otros:	6.050.204 326.944 104.185.698
<i>Nuestra Señora de la Purificación:</i> 117.842.402	Real Hacienda: Santa Cruzada: Particulares y otros:	291.584 50.697.808 66.853.010
<i>San Francisco de Paula y San José:</i> 86.924.154	Real Hacienda: Santa Cruzada: Donativo: Particulares y otros:	13.970.256 8.806.578 3.653.300 60.494.020
<i>Santa Catalina:</i>	Particulares:	952.000
<i>Nuestra Señora de la Fuensanta:</i>	Particulares:	1.351.978
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso:</i>	Particulares:	2.845.452
MEDIA FLOTA DE NUEVA ESPAÑA DE DIEGO DE IBARRA: 324.226.108		
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso y San José:</i> 180.542.992	Real Hacienda: Particulares y otros:	20.550.960 159.992.032
<i>Nuestra Señora de la Porciúncula:</i> 142.485.228	Real Hacienda: Particulares y otros:	1.197.888 142.485.228
PARTIDAS ADICIONALES: 9.859.048		
Valor de las mercaderías traídas en el registro de los mercantes:		8.517.000
Valor de los cajones de esmeraldas por cuenta de Su Majestad:		1.342.048
Partidas libradas por Su Majestad en las cajas reales de Portobelo y Veracruz sobre la plata que se esperaba por cuenta de la Real Hacienda:		253.700.486
<b>Registro total<sup>[i]</sup>: 1.253.970.106 maravedís (4.610.184 pesos)</b>		

<sup>[i]</sup> El resultado lo hemos calculado nosotros mismos tras sumar todas las partidas; sin embargo, cabe advertir que en las fuentes consultadas se ofrece como cantidad total 1.256.969.648 maravedís (lo que equivaldría a 4.621.211 pesos). Por comparar, Álvarez Noyal refiere un registro total de 993.410.114 maravedís, en 1997a: 121. En cualquier caso, la variación es mínima, pero estimamos necesaria esta aclaración.

Fuente: AGI IG leg. 2655, Sumario general del registro que formó la contaduría de la Casa de la Contratación.

### Anexo 1.7.6. Sumario de las averías de todos los registros de la armada (en maravedís)

Nombre del barco	Maestre de plata	Importe de 30,75% avería
<b>Real Armada de la Carrera de las Indias y galeones de Medina y Montañó:</b>		<b>313.388.278</b>
<i>San José</i>	Pedro de Echave	128.849.015
<i>Santa Teresa</i>	Juan Vela	34.947.487
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso y San José</i>	Pedro Pelegrín	42.205.798
<i>Nuestra Señora de la Porciúncula</i>	Esteban de Ayalde	40.468.487
<i>Nuestra Señora de la Purificación</i>	Tomás Bazán	38.248.792
<i>San Francisco de Paula y San José</i>	José de Olazábal	26.328.203
<i>Nuestra Señora del Buen Suceso</i>	Pedro de Ulibarri	1.105.163
<i>Santa Catalina</i>	Juan Laureano de Aponte	666.903
<i>Nuestra Señora de la Fuensanta</i>	Martín de Eulate	568.430
<b>Mercantes de las flotas de Tierra Firme y Nueva España:</b>		<b>2.112.475</b>
Mercante I	José de Santibáñez	313.650
Mercante II	Martín de Iturría	287.225
Mercante III (suelto de Buenos Aires)	Ignacio Maello	270.000
<i>Santiago</i> (fondeó en San Sebastián)	Gregorio de Urteaga (sic)	267.252
<i>Santo Rey don Fernando</i>	Juan de López de Loes	176.966
<i>Jesús, María y José</i>	Antonio de Ozonos	142.772
<i>La Candelaria y las Ánimas</i>	Juan de la Bárcena	119.016
<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Juan Antonio Ortiz del Hoyo	117.280
Mercante IV	Ignacio de Larrea	95.401
<i>Santo Cristo del Buen Viaje</i>	Juan Cerigo	90.706
<i>Santo Cristo de San Agustín</i>	Pedro Galíndez	61.500
<i>San Francisco y San Diego</i>	Francisco de Guadalupe	47.355
<i>Nuestra Señora de Regla</i>	Antonio de Ubilla	24.064
<i>San Juan Bautista</i>	Diego de Iparraguirre	12.915
<b>Importe total de las averías, a 30,75%:</b>		<b>315.500.753</b>

Fuente: AGI IG leg. 3765, Sumario general de las averías de la armada del cargo del marqués de Villarrubia.

ANEXO 2  
FUERZAS NAVALES INGLESAS

## Anexo 2.1. Unidades navales y oficiales que desertaron al Parlamento (1642)

Barco	Astillero (año)	Oficial principal	Tonelaje	Cañones	Hombres
<i>James</i>	Deptford (1634)	Vice-Admiral Warwick / Lieutenant Slingsby	875	48	260
<i>George</i>	Deptford (1622)	William Batten / William Smith	792	42	260
<i>Rainbow</i> <sup>[1]</sup>	Deptford (1617)	John Menns / Lutten	721	40	260
<i>Reformation</i>	Deptford (1619)	David Murrey / Standsbuy	731	42	260
<i>Victory</i>	Deptford (1620)	Fogge / Fogge	742	42	240
<i>Henrietta Maria</i>	Deptford (1633)	Hatch / Wattes	793	42	250
<i>Unicorn</i>	Woolwich (1634)	Frenchfield / Sommerston	767	46	250
-	-	Charles Swanley / Darey	810	-	250
<i>Vanguard</i> <sup>[1]</sup>	Woolwich (1631)	Blith / Blith	751	40	250
<i>Bonadventure</i>	Deptford (1621)	Henry Stradling	557	-	160
<i>(Happy) Entrance</i>	Deptford (1619)	Owen / Bowen	539	-	170
<i>Lion</i> <sup>[1]</sup>	Woolwich (1640)	Prisse / Hill	602	38	170
<i>Antelope</i> <sup>[1]</sup>	Deptford (1618)	Burley / Willeby	512	34	160
<i>Mary Rose</i>	Deptford (1623)	Fox	321	24	100
<i>Expedition</i>	Bermondsey (1637)	Wake	301	30	100
<i>Swallow</i>	Deptford (1634)	Thomas Kettley	160	36	150
<i>Greyhound</i>	Woolwich (1636)	Wheeler	126	12	50
<b>Navíos mercantes</b>					
<i>Martane</i>	Alquilado	Captain George Martaine / Hakrigger	700	-	210
<i>Sampson</i>	Alquilado	Ashley / Andrew	600	-	180
<i>Caesar</i>	Alquilado	Elias Jorden / Norton	600	-	180
<i>London</i>	Alquilado	John Stephens / Pomroy	600	-	180
<i>Unicorn II</i>	Alquilado	Edward Johnson	475	-	143
<i>Mary Flower</i>	Alquilado	Peter Andrews	450	-	121
<i>Bonny Venter</i>	Alquilado	George Swanly	400	-	120
<i>The Prosperous</i>	Alquilado	William Driver	400	28	120
<i>Hurclens</i>	Alquilado	Mover	350	-	150
<i>Paragon</i>	Alquilado	Leonard Harris	350	-	105
<i>Exchange</i>	Alquilado	Lucas	325	-	89
<i>Maidenhead</i>	Alquilado	Lewton	300	20	90
<i>Providence</i>	Alquilado	William Swandly	271	28	81
<i>Jocelyn</i>	Alquilado	Partridge	200	16	60
<i>Discovery</i>	Alquilado	John Brokhaven	380	26	144
<i>Ruth</i>	Alquilado	Robert Constable	400	24	120
<i>Employment</i>	Alquilado	Thomas Asly	440	-	132
<i>Peter</i>	Alquilado	Peter Stroung	270	20	81
<i>Pennington</i>	Alquilado	Joseph Jordan	135	-	300
<i>Fellowship</i>	Alquilado	Thomas Colle	290	-	87
<i>Mary</i>	Alquilado	William Capell	163	-	30
<i>John</i>	Alquilado	John Thomas	50	-	15

<sup>[1]</sup> Barcos reconstruidos; hemos indicado el astillero y la fecha de la reconstrucción.

Fuentes: Peacock (ed.), 1863: 57-60; Kennedy, 1960: 181-182. Lavery, 1983, vol. 1: 158-159; *Three Decks – Warships in the Age of Sail* [online]: [three decks.org/index.php](http://three decks.org/index.php).

## Anexo 2.2. Altas en la marina de guerra republicana, desglose por construcción en astilleros ingleses, captura y compra

### CONSTRUCCIÓN EN LOS ASTILLEROS INGLESES

Año	Nombre	Astillero	Constructor	Quilla <sup>[i]</sup>	Manga <sup>[i]</sup>	Puntal <sup>[i]</sup>	Calado <sup>[i]</sup>	Toneladas	Cañones
1640	<i>Lion</i>	Woolwich	Asplin	95'	33'	15'	17'	626	40/48
1641	<i>Resolution</i> <sup>[iii]</sup>	Woolwich	Peter Pett	125'	45'	18'	20'	1.187	70/80
1645	<i>Constant Warwick</i>	Ratcliffe	Peter Pett	85'	26'	10' 6"	12'	342	30/32
1646	<i>Assurance</i>	Deptford	Peter Pett	87'	27'	11'	12' 6"	340	30
	<i>Adventure</i>	Woolwich	Peter Pett II	94'	27' 9"	13' 10"	13' 9"	385	34
	<i>Nonsuch</i>	Deptford	Peter Pett	98'	27' 4"	14' 2"	14' 6"	394	32
1647	<i>Dragon</i>	Chatham	Henry Goddard	96'	28' 6"	14' 3"	15'	470	38
	<i>Phoenix</i>	Woolwich	Peter Pett II	96'	28' 6"	14' 3"	15'	414	38
	<i>Elizabeth</i>	Deptford	Peter Pett	101' 6"	29' 8"	14' 10"	15' 6"	474	38
	<i>Tiger</i>	Woolwich	Peter Pett	99'	29' 4"	14' 8"	14' 9"	453	38
1649	<i>Speaker</i>	Woolwich	Christopher Pett	116'	34' 9"	14' 6"	17'	727	52
	<i>President</i>	Deptford	Peter Pett	99' 6"	29'	12' 6"	15'	462	38
	<i>Fairfax I</i>	Deptford	Peter Pett	116'	34' 9"	14' 4"	-	743	52
1650	<i>Portsmouth</i>	Portsmouth	T. Eastwood	99'	28' 4"	14' 2"	15'	422	38
	<i>Centurion</i>	Ratcliffe	Peter Pett	104'	31'	15'	16'	531	40
	<i>Foresight</i>	Deptford	Jonas Shish	102'	31' 1"	13'	14' 6"	522	40
	<i>Assistance</i>	Deptford	Henry Johnson	102'	31'	13'	15'	521	40
	<i>Advice</i>	Woolwich	Peter Pett II	100'	31' 2"	15' 7"	16'	516	40
	<i>Reserve</i>	Woodbridge	Peter Pett II	100'	31' 1"	15' 6"	16'	513	40
	<i>Pelican</i>	Wapping	John Taylor	100'	30' 8"	-	-	500	36
	<i>Antelope I</i>	Woolwich	Christopher Pett	120'	36'	16'	-	828	56
1651	<i>Worcester</i>	Woolwich	Andrew Burrell	112'	32' 6"	14'	16'	662	48
	<i>Laurel</i>	Portsmouth	-	102'	30' 1"	15'	-	489	48
	<i>Ruby</i>	Deptford	Peter Pett	105' 6"	31' 6"	15' 9"	16'	556	40
	<i>Diamond</i>	Deptford	Peter Pett	105' 6"	31' 3"	15' 7"	16'	550	40
	<i>Sapphire</i>	Ratcliffe	Peter Pett	100'	28' 10"	11' 9"	13' 6"	442	38
	<i>Mermaid</i>	Limehouse	Matthew Graves	86'	25' 2"	10'	12'	289	22

	<i>Nightingale</i>	Horsleydown	William Bright	86'	25' 2"	10'	12'	289	22
	<i>Pearl</i>	Ratcliffe	Peter Pett	86'	25'	11' 6"	12'	285	22
	<i>Primrose</i>	Wapping	John Taylor	86'	25' 2"	10'	12'	287	22
	<i>Horsleydown</i>	Horsleydown	-	-	-	-	-	-	4
1652	<i>Kent (Kentish)</i>	Deptford	Henry Johnson	107'	32' 6"	13'	15'	601	40
	<i>Sussex</i>	Portsmouth	John Tippetts	~ 110'	~ 32'	-	-	~ 600	46
	<i>Plymouth</i>	Wapping	John Taylor	116'	34' 8"	14' 6"	17'	741	52/54
	<i>Fairfax II</i>	Chatham	John Taylor	120'	35' 2"	14' 6"	16' 6"	756	52
	<i>Essex</i>	Deptford	Phineas Pett	115'	33'	13' 8"	17'	652	48
	<i>Newcastle</i>	Ratcliff	Phineas Pett II	108' 6"	33' 1"	13' 3"	15'	631	44
	<i>Yarmouth</i>	Yarmouth	Edmund Edgar	105'	33'	13' 3"	14' 9"	608	44
	<i>Bristol</i>	Portsmouth	John Tippetts	104'	31' 1"	15' 6"	15' 6"	680	44
1653	<i>Portland</i>	Wapping	John Taylor	105'	32' 11"	12' 10"	15'	605	40
	<i>Gainsborough</i>	Pitchouse	Thomas Taylor	100' 10"	31' 10"	13'	14'	543	40
	<i>Hampshire</i>	Deptford	Phineas Pett II	101' 9"	29' 9.5"	14' 10"	14' 10"	479	38
	<i>Drake</i>	Deptford	Peter Pett	85'	18'	7'	9'	113	12
	<i>Merlin</i>	Chatham	John Taylor	75'	18'	7' 8"	9'	105	12/14
	<i>Martin</i>	Portsmouth	John Tippetts	64'	19' 4"	7'	-	92	12/14
	<i>Marigold Hoy</i>	Portsmouth	John Tippetts	32'	14'	7'	7'	42	-
	<i>Bridgewater</i>	Deptford	Chamberlain	116' 9"	34' 7"	14' 2"	17'	743	52
	<i>Marston Moor</i>	Blackwall	Henry Johnson	116'	34' 6"	14' 2"	17'	734	52
	<i>Swiftsure<sup>[liii]</sup></i>	Woolwich	Christopher Pett	116'	37' 11"	14' 10"	18'	898	60
	<i>Lyme</i>	Portsmouth	John Tippetts	117'	35' 2"	14' 4"	18'	764	52
	<i>Newbury</i>	Limehouse	Matthew Graves	117' 6"	35'	14' 5"	17' 6"	766	52
1654	<i>Torrington</i>	Blackwall	Henry Johnson	116' 8"	34' 6"	14' 2"	17'	732	52
	<i>Tredagh</i>	Ratcliff	Phineas Pett	116' 3"	35' 2"	14' 5"	17'	885	50
	<i>Gloucester</i>	Limehouse	Matthew Graves	117'	34' 10"	14' 6"	18'	755	50
	<i>Langport</i>	Horsleydown	William Bright	116'	35' 7"	14' 4"	17'	781	50
	<i>Winsby</i>	Yarmouth	Edmund Edgar	104'	33' 2"	13'	14' 9"	605	44
	<i>Maidstone</i>	Woodbridge	John Munday	99'	31' 8"	13'	15'	556	40
	<i>Jersey</i>	Maldon	Starling	101' 10"	32' 2"	13' 2"	14'	560	40

	<i>Preston</i>	Woodbridge	Carey	101'	30'	14' 10'	16'	516	40
	<i>Taunton</i>	Rotherhithe	William Castle	100' 6"	31' 8"	13'	14' 6"	536	40
	<i>Nantwich</i>	Bristol	Francis Bayley	86' 8"	26' 4"	10' 4"	12' 6"	511	40
	<i>Dover</i>	Shoreham	William Castle	100'	31' 8"	15' 10"	16'	554	40
	<i>Colchester</i>	Yarmouth	Edmund Edgar	83'	25' 6"	10'	12'	287	24
	<i>Selby</i>	Wapping	John Taylor	85' 6"	25' 8"	10'	12'	299	22
	<i>Basing</i>	Walberswick	Jonas Shish	80'	24' 6"	10'	12'	255	22
	<i>Grantham</i>	Lydney	J. Batt	80'	25'	10'	11' 6"	265	22
	<i>Islip</i>	Bristol	Francis Bayley	-	-	-	-	-	22
	<i>Naseby</i>	Woolwich	Peter Pett II	131'	42'	18'	21'	1.258	80
	<i>Fagons</i>	Portsmouth	John Tippetts	82'	24' 8"	10'	12'	262	22/24
	<i>Pembroke</i>	Woolwich	Samuel Raven	81'	25'	11' 6"	12'	269	22
	<i>Norwich</i>	Chatham	Phineas Pett	81'	25'	10' 6"	12'	246	22/24
1655	<i>Dartmouth</i>	Portsmout	John Tippetts	80'	24' 9"	10'	12'	230	22
	<i>Hawk</i>	Woolwich	Cooper	42'	16'	8'	-	60	8
	<i>Eaglet</i>	Horsleydown	Higgins	40'	16'	7'	-	60	8
	<i>Roe</i>	Wivenhoe	Robert Page	41'	16'	8' 7"	-	60	8
	<i>Hind</i>	Wivenhoe	Robert Page	41'	16'	8' 7"	-	60	6
	<i>London</i>	Chatham	John Taylor	123' 6"	41'	16' 6"	18'	1.104	64
	<i>Dunbar</i>	Deptford	Manley Callis	123'	46'	17' 2"	21'	1.082	64
	<i>Oxford</i>	Deptford	Manley Callis	72'	24'	10'	11'	240	22
1656	<i>Wakefield</i>	Portsmouth	John Tippetts	76'	24' 6"	9' 9"	11' 6"	235	22
	<i>Cheriton</i>	Deptford	Manley Callis	76'	24'	10'	11'	194	20
	<i>Blackmore</i>	Chatham	John Taylor	47'	19'	10'	-	90	12
	<i>Chestnut</i>	Portsmouth	John Tippetts	-	-	-	-	90	10
	<i>Harp</i>	Dublin	-	51'	16' 8"	8'	8' 2"	-	8
	<i>Forester</i>	Lydney	J. Batt	80'	25'	10' 6"	12'	230	22
	<i>Cygnat</i>	Chatham	John Taylor	45'	15' 6"	5' 6"	6' 6"	60	6
1657	<i>Lilly</i>	Deptford	Manley Callis	-	-	-	-	60	6
	<i>Swallow</i>	Deptford	Manley Callis	50'	14' 6"	7' 6"	6'	65	6
	<i>Hart</i>	Woolwich	Christopher Pett	50'	14' 6"	5' 6"	5'	55	6

	<i>Parrot</i>	Chatham	John Taylor	-	-	-	-	60	6
	<i>Rose</i>	Woolwich	Christopher Pett	50'	14' 6"	5' 6"	6'	55	6
	<i>Richard</i>	Woolwich	Christopher Pett	124'	41'	18'	20'	1.108	70
1658	<i>Lion</i> <sup>[R]</sup>	Chatham	John Taylor	95'	35'	16' 6"	17'	717	48
	<i>Bradford</i>	Chatham	John Taylor	85'	25' 6"	10' 8"	12'	230	24
1659	<i>Leopard</i>	Deptford	Jonas Shish	109'	33' 9"	15' 8"	17'	645	44
	<i>Sovereign of the Seas</i> <sup>[iii]</sup>	Chatham	-	127'	47'	19'	21'	1.605	100
1660	<i>Monck</i>	Portsmouth	John Tippetts	108'	35'	13' 11"	16'	703	52
	<i>Princess</i>	Lydney	Furzer	104'	33'	14' 3"	16' 6"	602	44
	<i>Towing</i>	Chatham	John Taylor	-	-	-	-	-	1

CAPTURAS Y COMPRAS

Año	Nombre	Origen	Quilla	Manga	Puntal	Calado	Toneladas	Cañones
1643	<i>Old Warwick</i>	Comprado	80'	23' 9"	9'	10' 6"	140	22
1645	<i>Weymouth</i>	Inglaterra realista	64'	19'	-	-	120	14
1647	<i>Truelove</i>	Inglaterra realista	59'	18'	7' 1"	-	100	12
1648	<i>Minion</i>	Inglaterra realista	28'	12' 4"	4' 9"	4'	-	2
	<i>Mary Prize</i>	Inglaterra realista	-	-	-	-	-	36
	<i>Guinea</i>	Inglaterra realista	90'	28'	14'	-	375	30
1649	<i>Paradox</i>	Inglaterra realista	60'	20'	8'	9'	120	12
	<i>Tiger's Whelp</i>	Inglaterra realista	-	-	-	-	-	8
	<i>Jermyn</i>	Inglaterra realista	-	-	-	-	-	-
	<i>Amity</i>	Mercante comprado	85'	28'	14'	-	354	30
	<i>Old Success</i>	Francia	94'	30'	11' 6"	14'	380	34
	<i>Concord</i>	Mercante comprado	-	-	-	-	-	24/26
1650	<i>Convertine</i>	Inglaterra realista	-	-	-	-	500	40
	<i>Marigold</i>	Inglaterra realista	-	-	-	-	-	30
	<i>Elizabeth</i>	Mercante alquilado / captu- rado	-	-	-	-	-	-
	<i>Eagle</i>	Mercante de la EIC	-	-	-	-	-	12

	<i>(Great) Charity</i>	Provincias Unidas	106'	28' 6"	11' 10"	14'	400	38
	<i>Discovery</i>	Mercante comprado	-	-	-	-	350	20
	<i>Bryer</i>	Inglaterra realista	70'	26'	8' 10"	11'	251	18-22
	<i>Fortune</i>	Mercante alquilado	-	-	-	-	-	-
	<i>Gyliflower</i>	Mercante comprado	-	-	-	-	-	32
1651	<i>Old President</i>	Comprado	-	-	-	-	220	34
	<i>Tresco</i>	Inglaterra realista	-	-	-	-	-	24
	<i>Little President</i>	-	-	-	-	-	-	12
	<i>Mayflower</i>	Mercante alquilado	-	-	-	-	100	10
	<i>Martin Prize</i>	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Peacock</i>	-	-	-	-	-	-	18
	<i>Sunn</i>	-	-	-	-	-	-	12
	<i>Violet</i>	-	98'	28'	12' 6"	11'	409	44
	<i>Welcome</i>	Provincias Unidas	-	-	-	-	400	36
	<i>Stork</i>	-	97'	27' 9"	12' 6"	11' 9"	379	36
	<i>Cardiff</i>	-	-	-	-	-	~ 300	36
	<i>Heartsease</i>	-	-	-	-	-	-	36
	<i>Hound</i>	-	-	-	-	-	-	36
	<i>Crow</i>	Francia	-	-	-	-	140	36
	<i>Endeavour</i>	Comprado	-	-	-	-	-	36
	<i>Princess Maria</i>	Provincias Unidas	-	-	-	-	-	36
1652	<i>Black Raven</i>	Provincias Unidas	-	-	-	-	~ 300	36/38
	<i>Marmaduke</i>	Inglaterra realista	87'	31' 5"	15' 2"	15'	400	32
	<i>Arms of Holland</i>	Provincias Unidas	-	-	-	-	200	32/34
	<i>Dolphin</i>	-	-	-	-	-	-	32
	<i>Middleburgh</i>	-	-	-	-	-	-	32
	<i>Oak</i>	-	-	-	-	-	-	32
	<i>Peter</i>	-	-	-	-	-	-	32
	<i>Sampson</i>	-	-	-	-	-	-	32
	<i>Waterhound</i>	Provincias Unidas	-	-	-	-	-	32
	<i>Golden Falcon</i>	-	-	-	-	-	-	28

	<i>Golden Lion</i>	Mercante alquilado	-	-	-	-	-	¿44?
	<i>Plover</i> <sup>[iv]</sup>	Mercante alquilado	-	-	-	-	-	26
	<i>Gift Major</i>	Provincias Unidas	98'	30' 8"	11' 6"	13' 6"	490	26
	<i>Augustine</i>	Provincias Unidas	100'	26'	14'	14'	359	26
	<i>Sophia</i>	Provincias Unidas	90'	26'	11'	13'	300	26
	<i>Advantage</i>	-	-	-	-	-	343	26
	<i>Convert</i>	Mercante alquilado	-	-	-	-	180	26
	<i>Recovery</i>	Mercante alquilado	-	-	-	-	500	26
	<i>Paul</i>	Provincias Unidas	84'	26'	9' 6"	10' 6"	290	24
	<i>Duchess</i>	-	-	-	-	-	-	24
	<i>Swan</i>	Comprado	-	-	-	-	200	22
	<i>Adam &amp; Eve</i>	Provincias Unidas	128'	27'	13'	6' 5.5"	200	20
	<i>Hopewell</i>	Comprado	-	-	-	-	-	20
	<i>Falmouth</i>	Provincias Unidas	-	25'	10'	-	-	20/28
	<i>Wildman</i>	-	-	-	-	-	-	16
	<i>Weymouth</i>	-	-	-	-	-	120	14
	<i>Hunter I</i>	-	-	-	-	-	-	10
	<i>Mathias</i>	Provincias Unidas	-	-	-	-	500	40
	<i>Elias</i>	Provincias Unidas	101'	27' 6"	11'	14' 6"	400	36
	<i>Bear</i>	Provincias Unidas	106'	26' 6"	14' 6"	14' 6"	395	36
	<i>Half Moon</i>	Provincias Unidas	97'	25'	10' 8"	14'	322	30/36
	<i>Katherine</i>	Provincias Unidas	125'	28' 6"	13'	-	-	36
	<i>Pelican Prize</i>	Provincias Unidas	126'	26' 9"	12' 6"	-	-	34
1653	<i>Tulip</i>	-	-	-	-	-	-	32
	<i>Little Charity</i>	-	-	-	-	-	-	30
	<i>Church</i>	Provincias Unidas	69'	23'	9' 6"	10' 8"	194	26
	<i>Fortune</i>	-	-	-	-	-	-	26
	<i>Westergatt</i>	Provincias Unidas	86'	24' 6"	11' 6"	13'	274	26
	<i>Orange Tree</i>	-	-	-	-	-	300	26
	<i>Rosebush</i>	Provincias Unidas	84'	24' 6"	11' 6"	14'	300	24
	<i>Satisfaction</i>	Provincias Unidas	-	-	-	-	220	24/26

	<i>Falcon Flyboat</i>	-	-	-	-	-	~ 200	24
	<i>Golden Cock</i>	Provincias Unidas	-	-	-	-	-	24
	<i>Fame</i>	Francia	68'	24'	10' 6"	12'	200	20
	<i>Renown</i>	¿Francia?	-	-	-	-	-	20
	<i>Cardiff II</i>	-	-	-	-	-	-	18
	<i>Lizard</i>	-	60'	22' 9"	9'	9' 6"	100	16
	<i>Hare</i>	-	-	-	-	-	-	12
	<i>John Baptist</i>	-	-	-	-	-	-	12
	<i>King David</i>	-	-	-	-	-	-	12
	<i>Sparrow</i>	-	-	-	-	-	60	12
	<i>Wren</i>	-	-	-	-	-	-	12
	<i>Adviser</i>	-	-	-	-	-	-	8
	<i>Cat</i>	-	-	-	-	-	-	8
	<i>Redhart</i>	-	-	-	-	-	-	6
	<i>Ostrich</i>	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Indian</i>	-	114'	33' 8"	14'	17'	687	44
1654	<i>Seahorse</i>	-	-	-	-	-	-	26
	<i>Sorlings</i>	Inglaterra realista	86'	26' 6"	11' 4"	15'	250	22/28
	<i>Nonsuch</i>	Mercante comprado	27'	15' 6"	6'	-	60	8
	<i>Wexford</i>	Inglaterra realista	70'	20'	9'	10'	130	14
	<i>Cornelian</i>	Inglaterra realista	52'	19'	8' 8"	-	100	12
1655	<i>Fame II</i>	-	-	-	-	-	90	10
	<i>Red Horse</i>	-	-	-	-	-	-	10
	<i>Portsmouth (chalupa)</i>	-	-	-	-	-	-	5
	<i>Hound</i>	-	80'	22'	10'	11'	205	22
	<i>Wolf</i>	-	61'	20'	9'	9' 4"	120	16
	<i>Vulture</i>	-	54'	17' 6"	9'	10'	100	12
1656	<i>Griffin</i>	Inglaterra realista	60'	19' 6"	7' 6"	9'	90	12
	<i>Acadia</i>	Comprado	-	-	-	-	-	10
	<i>Kinsale</i>	Inglaterra realista	55'	17' 8"	8' 8"	8' 10"	90	10
	<i>Lark</i>	Inglaterra realista	52'	17' 6"	8' 6"	9' 6"	80	10

	<i>Beaver</i> (brulote)	Inglaterra realista	-	-	-	-	-	6
	<i>Hunter</i>	Inglaterra realista	45'	14' 6"	6'	6'	50	6
	<i>Raven</i>	-	-	-	-	-	-	6
	<i>Elias II</i>	-	90'	27'	12' 8"	14'	570	-
1657	<i>Greyhound</i>	Inglaterra realista	60'	26' 6"	11' 6"	-	150	20
	<i>Hector</i>	Inglaterra realista	71'	17' 2"	9'	9'	150	20
	<i>Bramble</i>	-	59'	20'	8' 6"	9' 6"	112	14
	<i>Francis</i>	Inglaterra realista	59'	16' 6"	7'	8'	90	10/12
1658	<i>Coventry</i>	España	68'	23'	9' 6"	11'	200	20
	<i>Lichfield</i>	Inglaterra realista	76'	24'	11'	9' 10"	200	20
	<i>Fox</i>	Francia	72'	23'	8' 6"	10'	120	14
	<i>Gift Minor</i>	-	60'	20'	8' 6"	9'	120	12
	<i>Maria</i>	-	-	-	-	-	120	12
	<i>Cagway</i>	-	-	-	-	-	60	8
	<i>Jesús María</i>	Flandes	-	-	-	-	-	-
1660	<i>Dolphin</i>	-	-	-	-	50	4	
-	<i>Bryek</i>	-	-	-	-	180	18	

<sup>[i]</sup> Las medidas en pies (*ft* o ') y pulgadas (*in* o ") : 1' = 30,48cm; 1" = 2,54cm.

<sup>[ii]</sup> Barcos, generalmente mercantes contratados, que entraron en servicio en varios años.

<sup>[iii]</sup> Barcos existentes antes de la Revolución; se indica la fecha de su primera reconstrucción durante el período revolucionario (1640-1660).

Fuentes: TNA ADM 180/20, A List of the Ships of the Royal Navy with their Dimensions; fols. 1-16, 21, 23-25; PRO 30/24/34/17, A List of His Majesty's Navy Royal with their dimensions, number of men and guns, s.f. [ca. 1662], fols. 1r-13v; Lavery, 1983, 1: 158-160; *Three Decks – Warships in the Age of Sail* [online]: [three decks.org/index.php](http://three decks.org/index.php).

### Anexo 2.3. Sueldos mensuales de oficiales y marineros

#### SERVICIO EN CAMPAÑA (1653-1660)

<b>Oficial<sup>[i]</sup></b>	<b>1<sup>st</sup> Rate</b>	<b>2<sup>nd</sup> Rate</b>	<b>3<sup>rd</sup> Rate</b>	<b>4<sup>th</sup> Rate</b>	<b>5<sup>th</sup> Rate</b>	<b>6<sup>th</sup> Rate</b>
	<b>£.: s.: d.</b>	<b>£.: s.: d.:</b>				
Captain	21:00:00	16:16:00	14:00:00	10:10:00	08:08:00	07:07:00
Lieutenant	04:00:04	04:04:00	03:10:00	03:10:00	-	-
Master	07:00:00	06:06:00	04:13:08	04:06:02	03:17:06	-
Master mates	03:06:00	03:00:00	02:16:02	02:07:10	02:02:00	02:02:00
Midshipmen	02:05:00	02:00:00	01:17:06	01:13:09	01:10:00	01:10:00
Boatswain	04:00:00	03:10:00	03:00:00	02:10:00	02:05:00	02:00:00
Gunner	04:00:00	03:10:00	03:00:00	02:10:00	02:05:00	02:00:00
Purser	02:00:00	01:16:08	01:10:00	01:06:08	01:03:04	01:03:04
Carpenter	04:00:00	03:10:00	03:00:00	02:10:00	02:05:00	02:00:00
Quartermaster	01:15:00	01:15:00	01:12:00	01:10:00	01:08:00	01:06:00
Boatswain mates	01:15:00	01:15:00	01:12:00	01:10:00	01:08:00	01:06:00
Gunner mates	01:15:00	01:15:00	01:12:00	01:10:00	01:08:00	01:06:00
Surgeon	02:10:00	02:10:00	02:10:00	02:10:00	02:10:00	02:10:00
Surgeon's mates	01:10:00	01:10:00	01:10:00	01:10:00	01:10:00	01:10:00
Quartermaster mates	01:10:00	01:10:00	01:08:00	01:08:00	01:16:00	01:15:00
Yeomen	01:12:00	01:10:00	01:08:00	01:08:00	-	-
Cockswain	01:12:00	01:10:00	01:08:00	01:08:00	01:06:00	-
Corporal	01:15:00	01:12:00	01:10:00	01:10:00	01:08:00	01:05:00
Cook	01:15:00	01:15:00	01:15:00	01:15:00	01:15:00	01:14:00
Armorer	01:15:00	01:15:00	01:15:00	01:15:00	-	-
Carpenter mates	02:00:00	02:00:00	01:16:00	01:14:00	01:12:00	01:10:00
Gunsmith	01:15:00	01:15:00	-	-	-	-
Master trumpeter	01:10:00	01:08:00	01:05:00	01:05:00	01:05:00	-
Quarter gunner	01:06:00	01:06:00	01:05:00	01:05:00	01:05:00	01:05:00
Carpenter crew	01:06:00	01:06:00	01:05:00	01:05:00	01:05:00	-
Steward	01:05:00	01:05:00	01:05:00	01:03:04	01:00:08	00:17:06
Able seamen	01:04:00	01:04:00	01:04:00	01:04:00	01:04:00	01:04:00
Ordinary seamen	00:19:00	00:19:00	00:19:00	00:19:00	00:19:00	00:19:00
Grummets	00:14:03	00:14:03	00:14:03	00:14:03	00:14:03	00:14:03
Boys	00:09:06	00:09:06	00:09:06	00:09:06	00:09:06	00:09:06

#### SERVICIO EN EL PUERTO

<b>Oficial<sup>[i]</sup></b>	<b>1<sup>st</sup> Rate</b>	<b>2<sup>nd</sup> Rate</b>	<b>3<sup>rd</sup> Rate</b>	<b>4<sup>th</sup> Rate</b>	<b>5<sup>th</sup> Rate</b>	<b>6<sup>th</sup> Rate</b>
	<b>£.: s.: d.</b>	<b>£.: s.: d.:</b>	<b>£.: s.: d.:</b>	<b>£.: s.: d.:</b>	<b>£.: s.: d.:</b>	<b>£.: s.: d.</b>
Master	03:01:05	-	-	-	-	-
Boatswain	02:00:00	01:10:00	01:06:08	01:06:08	01:03:04	01:00:00
Purser	01:06:08	01:06:08	01:03:04	01:03:04	-	-
Gunner	01:16:08	01:06:08	01:03:04	01:03:04	01:00:00	01:00:00
Carpenter	01:16:08	01:16:08	01:16:08	01:16:08	01:16:08	01:16:08
Cook	00:17:06	00:15:00	00:15:00	00:15:00	00:15:00	00:15:00
Seamen	00:15:00	00:15:00	00:15:00	00:15:00	00:15:00	00:15:00
Grummets	00:11:03	00:11:03	00:11:03	00:11:03	00:11:03	00:11:03
Boys	00:07:06	00:07:06	00:07:06	00:07:06	00:07:06	00:07:06

NÚMERO DE OFICIALES DE MAR POR CLASE DE NAVÍO DURANTE EL SERVICIO

Oficial <sup>[i]</sup>	1 <sup>st</sup> Rate	2 <sup>nd</sup> Rate	3 <sup>rd</sup> Rate	4 <sup>th</sup> Rate	5 <sup>th</sup> Rate	6 <sup>th</sup> Rate
Master mates	3	2	2	2	1	1
Boatswain mates	2	2	1	1	1	1
Midshipmen	20	16	12	8	6	4
Quartermasters	4	4	4	4	2	1
Quartermaster mates	4	4	2	2	2	1
Carpenter mates	2	1	1	1	1	1
Gunner mates	2	2	2	1	1	1
Quarter gunners	4	4	4	4	2	1
Surgeon's mates	2	1	1	1	1	1

<sup>[i]</sup> Dada la dificultad por falta de equivalencia exacta con el escalafón naval español de la misma época, hemos creído más oportuno mantener el término inglés de los oficiales y marineros.

Fuente: TNA PRO 30/24/34/17, A list of His Majesty's Navy Royal, with their dimensions, number of men and sums..., fols. 14-16.

**Anexo 2.4. Orden de batalla de la marina militar republicana (octubre de 1651)**

Navío	Astillero / origen (año)	Oficial al mando	Cañones	Tripulación
<b>Escocia</b>				
<i>Advice</i>	Woodbridge (1650)	George Dakins	36	150
<i>Assistance</i>	Deptford (1650)	John Bourne	36	150
<i>Success</i>	Capturado (1650)	Butler Noades	36	130
<i>Satisfaction</i>	Comprado (1646)	John Lambert	30	100
<i>Mary Flyboat</i>	Harwich (1650)	William Kendall	24	70
<i>Paradox</i>	Capturado (1649)	Anthony Archer	14	60
<i>Mary Flower</i>	Alquilado	Thomas Thompson	14	60
Una pinaza pequeña	Capturado	-	6	30
<b>Costa norte y convoyes entre Newcastle y The Downs</b>				
<i>Tiger</i>	Woolwich (1647)	James Peacock	36	150
<i>Weymouth</i>	Capturado (1645)	Gabriel Sanders	18	70
<i>Hart</i>	Capturado (1643)	James Coppin	14	60
<i>Elizabeth</i>	Capturado (1649)	Thomas Wilkes	8	50
<i>Hare</i> (730uiche)	Capturado (1649)	Richard Pittock	6	30
<i>Lilly</i>	Comprado (1642)	Edward Barrett	8	50
<i>Roebuck</i>	-	William Pestle	16	70
<i>Nonsuch</i> (queche)	Alquilado (1651)	John King	8	40
<b>Costa meridional y Sur de Irlanda</b>				
<i>Reserve</i>	Woodbridge (1650)	Robert Clarke	36	150
<i>Expedition</i>	Bermondsey (1636/7)	Thomas Vallis	30	120
<i>Hector</i>	Capturado (1643)	Nathaniel Buskill	28	80
<i>Cygnat</i>	Comprado (1643)	Phillip Holland	20	70
<i>Recovery</i>	Capturado (1646)	Edmund Chapman	24	70
<i>Discovery</i>	Comprado (1651)	Thomas Marriott	30	120
<i>10<sup>th</sup> Whelp</i>	Shoreham (1627)	Phillip Gethings	16	60
<b>Norte de Irlanda y Canal de San Jorge</b>				
<i>Primrose</i>	Wapping (1651)	John Sherwin	24	80
<i>Greyhound</i>	Woolwich (1636)	Henry Southwood	18	70
<i>Nicodemus</i>	Capturado (1636)	William Ledgant	12	60
<i>Old Warwick</i>	Comprado (1643)	John Day	20	80

<b>Costa occidental</b>				
<i>Dragon</i>	Chatham (1647)	John Stoakes	34	150
<i>Fragata nueva</i>	-	John Taylor	36	150
<i>Portsmouth</i>	Portsmouth (1650)	William Branley	36	150
<i>Pearl</i>	Ratcliff (1652)	Roger Cuttance	24	80
<i>Trisco</i>	-	George Blake	24	70
<i>Fox</i>	Capturado (1650)	John Seaman	20	80
<b>Islas Sorlingas</b>				
<i>Wheel of Fortune</i>	Capturado (¿?)	-	10	40
<i>Bryer</i>	Capturado (1651)	Richard Sansom	16	60
<b>Isla de Wight - The Downs</b>				
<i>(Happy) Entrance</i>	Deptford (1619)	John Coppin	44	180
<i>Great President</i>	Deptford (1650)	Anthony Young	36	150
<i>Little President</i>	Capturado (1651)	Thomas Sparling	24	70
<i>Mermaid</i>	Limehouse (1651)	Richard Stayner	24	80
<b>Estrecho de Gibraltar o en camino</b>				
<i>Fairfax</i>	Deptford (1650)	William Penn	52	270
<i>Centurion</i>	Ratcliff (1650)	John Lawson	36	150
<i>Adventure</i>	Woolwich (1646)	Andrew Ball	36	150
<i>Foresight</i>	Deptford (1650)	Samuel Howell	36	150
<i>Pelican</i>	Wapping (1650)	Joseph Jordan	36	150
<i>Assurance</i>	Deptford (1646)	Benjamin Blake	36	150
<i>Nonsuch</i>	Deptford (1646)	John Mildmay	36	150
<i>Star</i>	Comprado (1650)	Robert Sanders	22	80
<i>Leopard</i>	Woolwich (1634/5)	Henry Appleton	48	180
<i>Bonadventure</i>	Deptford (1621)	John Witheridge	48	180
<i>Constant Warwick</i> <sup>[1]</sup>	Ratcliff (1648/9)	Owen Cox	32	140
<i>Paragon</i>	Deptford (1633)	Richard Badiley	52	250
<i>Worcester</i>	Woolwich (1651)	Charles Thorowgood	44	180
<i>Phoenix</i>	Woolwich (1647)	John Wadsworth	36	150
<i>Elizabeth</i>	Deptford (1647)	Jonas Reeve	36	150
<i>Nightingale</i>	Horsleydown (1651)	Jacob Reynolds	24	80
<b>Virginia y las Antillas Occidentales</b>				
<i>Rainbow</i>	Deptford (1617)	George Ayscue	52	280
<i>John</i>	Comprado (1644)	Robert Dennis	36	120
<i>Amity</i>	Comprado (1649/50)	Michael Park	36	150
<i>Guinney</i>	-	Edmund Curtis	36	120
<i>Success</i>	Adquirido (1650)	Edward Witheridge	30	90
<i>Ruth</i>	Alquilado (1651)	Edward Thompson	30	80
<i>Fragata de Brasil</i>	-	Thomas Heath	24	70
<i>Mercante de Málaga</i>	-	Henry Colin	30	90
<i>London</i>	-	Thomas Harwell	36	100
<b>Total</b>			<b>1.816</b>	<b>7.150</b>

<sup>[1]</sup> No ha de confundirse con el barco del mismo nombre que desertó en verano de 1648.

Fuentes: BL Add MS 22546, A list of ships and vessels offered for the winter guard with their forces of men, guns and the several stations they are appointed unto for the coasts of England, Ireland and Scotland. Ordered by the Parliament that power be given to the Council of State to change any of the officers, ships or their stations as they shall think fit. Henry Scobell, Westminster, 30/10/1654 (e.a.), fols. 42-43; Oppenheim, 1988 [1896]: 254-255, 330-334; Lavery 1983: 158-160; *Three Decks – Warships in the Age of Sail* [online]: [three decks.org/index.php](http://three decks.org/index.php).

## Anexo 2.5. Orden de batalla de la marina de guerra del Protectorado (octubre de 1654)

Navío	Astillero (año)	Oficial	Marinería <sup>[1]</sup>	Cañones	Toneladas
<b>Guardia de invierno: 40 unidades, 5.042 marineros, 1.192 cañones, 14.465 toneladas</b>					
<i>Fairfax</i>	Chatham (1653)	John Lawson	250	50	745
<i>Speaker</i>	Woolwich (1649)	Samuel Howell	240	48	778
<i>Newbury</i>	Limehouse (1654)	Richard Newbury	240	48	765
<i>Tredagh</i>	Ratcliff (1654)	Richard Saunders	240	48	885
<i>Essex</i>	Deptford (1653)	John Brown	222	46	742
<i>Bristol</i>	Portsmouth (1653)	Robert Clarke	150	36	532
<i>Centurion</i>	Ratcliff (1650)	Robert Moulton	140	36	531
<i>Reserve</i>	Woodbridge (1650)	Robert Plumleigh	140	36	513
<i>Winsby</i>	Yarmouth (1654)	Joseph Aymes	140	36	607
<i>Yarmouth</i>	Yarmouth (1653)	Robert Mackay	140	36	608
<i>Jersey</i>	Maldon (1654)	James Terry	140	36	560
<i>Preston</i>	Woodbridge (1654)	Phillip Gethings	140	36	550
<i>Advice</i>	Woodbridge (1650)	Francis Allen	140	36	516
<i>Assistance</i>	Deptford (1650)	Thomas Sparling	140	36	521
<i>Phoenix</i>	Woolwich (1647)	Nicholas Foster	140	36	414
<i>Elizabeth</i>	Deptford (1647)	Christopher Myngs	130	34	471
<i>Portsmouth</i>	Portsmouth (1650)	Joseph Cubitt	130	34	422
<i>Dragon</i>	Chatham (1647)	Edmund Seaman	130	34	414
<i>Great President</i>	Deptford (1650)	Francis Parker	130	34	462
<i>Tiger</i>	Woolwich (1647)	Gabriel Sanders	130	34	447
<i>Sapphire</i>	Ratcliff (1651)	Nicholas Heaton	130	34	442
<i>Nonsuch</i>	Deptford (1646)	Thomas Penrose	130	32	389
<i>Adventure</i>	Woolwich (1646)	Robert Sansom	130	32	385
<i>Constant Warwick</i>	Ratcliff (1645)	Richard Potter	110	28	379
<i>Goring</i>	-	John Ackleton	110	30	-
<i>Basing</i>	Walderswick (1954)	Alexander Farley	110	22	255
<i>Colchester</i>	Yarmouth (1654)	Giles Shelley	110	22	287
<i>Fagons</i>	Wivenhoe (1654)	Thomas Elliott	110	22	262
<i>Nightingale</i>	Horseleydown (1651)	John Jefferies	110	22	289
<i>Primrose</i>	Wapping (1651)	John Sherwin	110	22	287
<i>Islip</i>	Bristol (1654)	Edward Tarleton	110	22	-
<i>Bryer (Bryar)</i>	Capturado (1651)	Peter Foote	90	22	180
<i>Paradox</i>	Capturado (1649)	Roger Jones	60	22	127
<i>Sparrow</i>	Capturado (1653)	John Wetwang	60	14	60
<i>Greyhound</i>	Woolwich (1636)	Robert Robinson	80	20	126
<i>Nicodemus</i>	Capturado (1636)	Richard Ducie	40	10	105
<i>Weymouth</i>	Capturado (1645)	Robert Wilkinson	60	14	122
<i>Drake</i>	Deptford (1652)	Alexander Algate	60	12	146
<i>Truelove</i>	Comprado (1649)	John Parker	40	12	-
<i>Hare</i>	-	Francis Cranwell	30	8	-
<b>Otros navíos (en servicio en el mar): 23 unidades, 2.215 marineros, 571 cañones, ~5.000 toneladas</b>					
<i>(Happy) Entrance</i>	Deptford (1619)	Anthony Tucker	200	44	539
<i>Welcome</i>	Capturado (1652)	Thomas Bennett	200	40	366
<i>Gift</i>	Capturado (1652)	Edward Barrett	130	32	490
<i>Paul</i>	Capturado (1652)	Anthony Spathurst	100	28	290
<i>Pelican</i>	Wapping (1650)	Wm. Whitehorne	140	36	
<i>Convert</i>	Capturado (1652)	Isias Blowfield	120	32	323
<i>Advantage</i>	Capturado (1652)	Edmund Thompson	100	26	343
<i>Plover</i>	Capturado (1652)	Elias Drew	100	26	-

<i>Recovery</i>	Capturado (1646)	John Blythe	90	24	300
<i>Middleburgh</i>	Capturado (1652)	-	110	30	-
<i>Hopewell</i>	Comprado (1652)	-	45	10	-
<i>Satisfaction</i>	Comprado (1646)	Michael Nutton	120	29	284
<i>Fox</i>	Capturado (1650)	Robert Vessey	90	22	-
<i>Lizard</i>	Capturado (1653)	-	80	18	165
<i>Mayflower</i>	Capturado (1649)	Peter Bowen	70	20	-
<i>Church</i>	Capturado (1652/3)	Mark Harrison	100	30	194
<i>Hope</i>	Capturado (1652)	-	40	14	-
<i>Little President</i>	Capturado (1651)	-	80	26	-
<i>Old Union</i>	-	-	50	16	-
<i>Mary flyboat</i>	Harwich (1650)	William Kendall	80	22	500
<i>Cat</i>	Capturado (1653)	-	30	8	-
<i>Wren</i>	Capturado (1653)	Robert Drew	50	12	-
<i>Augustine</i>	Capturado (1652)	Henry Fenn	90	26	359

---

**En el dique: 19 unidades<sup>[i]</sup>, 3.775-3.875 marineros, 747-757 cañones, ~10.000 toneladas**

<i>Sovereign</i>	Woolwich (1637)	-	700-600	100	1.522
<i>Resolution</i>	Woolwich (1641)	-	500	80	1.184
<i>Triumph</i>	Deptford (1623)	-	300	54	921
<i>James</i>	Deptford (1633/4)	-	300	54	823
<i>Rainbow</i>	Deptford (1617)	-	280	52	868
<i>Victory</i>	Deptford (1620)	John Stokes	280	52	721
<i>Vanguard</i>	Woolwich (1631)	Anthony Young	280	52	750
<i>Gainsborough</i>	Wapping (1653)	-	140	36	550
<i>Lyme</i>	Portsmouth (1654)	-	240	50	764
<i>Mary Prize</i>	Capturado (1649)	-	120	34	-
<i>Assurance</i>	Deptford (1646)	-	120	30	340
<i>Marmaduke</i>	Capturado (1652)	-	160	42	456
<i>Foresight</i>	Deptford (1650)	-	100	30/40	524
<i>Expedition</i>	Bermondsey (1637)	Thomas Vallis	100	28	405
<i>Providence</i>	Alquilado (1651)	George Swanley	100	28	275
<i>Wildman (brulote)</i>	Capturado (1652)	-	30	12	-
<i>Hurry down</i>	-	-	50	6	-
<i>Deptford</i>	-	-	50	6	-
<i>Henrietta</i>	-	-	25	1	-

<sup>[i]</sup> Para el número de marineros, tratándose de una variable sujeta a oscilaciones muy acusadas, según períodos de movilización, nos hemos ceñido a los que servían a fecha de octubre de 1654.

<sup>[ii]</sup> Además, había otros dos navíos en construcción, el *Mary*, de 70 cañones, y el *Nantwich*, de 36 piezas.

Fuentes: BL Add MS 32471, fols. 57v-59r; Stowe MS 322, fols. 72r-73r; Oppenheim, 1988 [1896]: 254-255, 330-334; Lavery, 1983, 1: 158-159; *Three Decks – Warships in the Age of Sail* [online]: [three decks.org/index.php](http://three decks.org/index.php).

**Anexo 2.6.(a) Escuadra de William Penn para el *Western Design* (diciembre de 1654)**

<b>Barco<sup>[i]</sup></b>	<b>Clase</b>	<b>Oficial principal</b>	<b>Marinería</b>	<b>Infantería</b>	<b>Cañones</b>
AS <i>Swiftsure</i> (f.s.)	2	William Penn	350	30	60
VS <i>Paragon</i>	2	William Goodson	300	30	54
AS <i>Marston Moor</i>	3	Edward Blagg	280	30	54
RS <i>Torrington</i>	3	George Dakins	280	30	54
RS <i>Gloucester</i>	3	Benjamin Blake	280	30	54
VS <i>Lion</i>	3	John Lambert	230	30	44
RS <i>Indian</i>	3	James Terry	220	30	44
AS <i>Mathias</i>	3	John White	200	30	44
VS <i>Dover</i>	4	Robert Sanders	160	30	40
AS <i>Lawrel (Laurel)</i>	4	William Crispin	160	30	40
RS <i>Portland</i>	4	Richard Newbery	160	30	40
VS <i>Bear</i>	4	Francis Kirby	150	30	36
AS <i>Great Charity</i>	4	Leonard Harris	150	-	36
RS <i>Convertine</i>	4	John Hayward	75	200	30
AS <i>Discovery</i>	4	Thomas Wilkes	70	160	30
VS <i>Heartsease</i>	4	Thomas Wright	70	160	30
RS <i>Katherine</i>	4	Willoughby Hannam	70	200	30
VS <i>Marigold</i>	5	Humphrey Felstead	60	38 caballos	36
AS <i>Halfmoon</i>	5	Bartholomew Ketcher	60	140	28
AS <i>Rosebush</i>	5	Richard Hodges	60	150	28
VS <i>Falmouth</i>	5	Robert Mill	45	-	28
AS <i>Hound</i>	5	Richard Rooth	55	-	26
VS <i>Grantham</i>	5	John Lightfoot	100	10	24
AS <i>Selby</i>	5	John Clerk	100	10	24
AS <i>Cock</i>	5	William Garratt	60	150	24
RS <i>Gilliflower</i>	5	Henry Fen	55	130	24
RS <i>Falcon</i>	5	Thomas Fleet	50	130	24
RS <i>Crow<sup>[ii]</sup></i>	5	Thomas Thompson	60	-	20
VS <i>Little Charity</i>	5	Robert Haytub	60	-	20
AS <i>Arms of Holland</i>	5	Robert Story	55	150	20
VS <i>Adam &amp; Eve</i>	5	William Copin	50	110	20
RS <i>Westergatt</i>	5	Samuel Hawks	50	150	20
AS <i>Sampson</i>	5	John Hubbard	50	150	20
VS <i>Pelican Prize</i>	5	Anthony Archer	50	150	18
RS <i>Tulip</i>	5	Jeffrey Dare	50	150	18
RS <i>Falcon</i> (brulote)	5	William Tickell	35	100	12
VS <i>Cardiff</i>	5	John Groves	50	150	10
RS <i>Martin</i>	6	William Vesey	60	-	12
<b>Total: 38 barcos y 7.330 efectivos</b>			<b>4.420</b>	<b>2.910</b>	<b>1.176</b>

<sup>[i]</sup> La abreviatura delante del nombre del barco indica a qué sección pertenece: AS = Admiral's Squadron; VS = Vice-Admiral's Squadron; RS = Rear-Admiral's Squadron.

<sup>[ii]</sup> Transporte de agua para toda la expedición.

Fuentes: BL Add MS 32471, fol. 59v; Sloane MS 3926, fol. 2v; *Penn's Memorials*, II: 17-18, 57; Clowes (ed.), 1897, II: 205; Inchaustegui Cabral, 1958: 432; Reichert, 2009: 31-32.

## Anexo 2.6.(b) Fuerza de desembarco bajo el mando del general Robert Venables

Regimientos Compañías	Oficiales mayores 60	Oficiales 756	Soldados 6.060	Total <sup>[i]</sup> 6.876
<b>General Robert Venables</b>	<b>8</b>	<b>132</b>	<b>912</b>	<b>1.054</b>
General Robert Venables	8	12	69	89
Edward D'Oyley <sup>[ii]</sup>		12	88	100
Major Francis Mercer <sup>[iii]</sup>		12	80	92
Henry Disney		12	82	94
Thomas Hancock		12	95	107
George Butler		12	82	94
Obadiah Hinde		12	85	97
Captain Parsons		12	89	101
Captain Cook		12	87	99
Captain Pawley (o Pawlet)		12	80	92
Captain Paris		12	75	87
<b>General Heane</b>	<b>10</b>	<b>120</b>	<b>1.053</b>	<b>1.183</b>
General Heane	10	12	119	141
Coronel Clarke		12	111	123
Major-general Samuel Barry		12	111	123
Captain Walter		12	112	124
Captain Gregory Tom		12	97	109
Captain Willett		12	99	111
Captain Richard Young		12	119	131
Captain Smith		12	90	102
Captain Richard Bamford		12	85	97
Captain Henry Archbould		12	110	122
<b>Coronel Richard Fortescue</b>	<b>10</b>	<b>120</b>	<b>1.064</b>	<b>1.194</b>
Coronel Richard Fortescue	10	12	120	142
Teniente coronel Holdip <sup>[iiii]</sup>		12	100	112
Major William Hill		12	120	132
Captain Henry Bartlett <sup>[iiii]</sup>		12	116	128
Captain Samuel Leverington		12	76	88
Captain Thomas White		12	89	101
Captain Bartholomew Davis		12	123	135
Captain Richard Wells		12	111	123
Captain Keene		12	113	125
Captain Edwards		12	96	108
<b>Coronel Anthony Buller</b>	<b>10</b>	<b>120</b>	<b>916</b>	<b>1.046</b>
Coronel Anthony Buller	10	12	135	157
Teniente coronel Barrington		12	95	107
Major Michael Bland		12	86	98
Captain Barnard (o Baynard)		12	96	108
Captain Minne		12	83	95
Captain Poulton		12	68	80
Captain Throgmorton		12	98	110
Captain Bingham		12	82	94
Captain Christopher Cooper		12	88	100
Captain Vincent Corbet		12	85	97

<b>Coronel Andrew Carter</b>	<b>10</b>	<b>120</b>	<b>834</b>	<b>964</b>
Coronel Andrew Carter	10	12	97	119
Teniente coronel Bushell		12	82	94
Major John Ferguson		12	112	124
Captain Nicholas Holford		12	87	99
Captain Nathaniel Bowers		12	112	124
Captain Blunt		12	63	75
Captain How		12	83	95
Captain Salkeild		12	62	74
Captain Fincher		12	64	76
Captain Filkins		12	72	84
<b>Coronel Edward D'Oyley</b>	<b>6</b>	<b>120</b>	<b>830</b>	<b>956</b>
Coronel Edward D'Oyley	6	12	184	202
Teniente coronel Mercer		12	60	72
Major John Reade		12	114	126
Captain Thomas Thornhill		12	75	87
Captain Noel		12	122	134
Captain Smith		12	30	42
Captain Richard Stevens		12	60	72
Captain Vavaster		12	84	96
Captain Thornhill		12	66	78
Captain Downes		12	35	47
<b>Fuerzas mixtas</b>		<b>36</b>	<b>451</b>	<b>487</b>
Compañías de exploradores			60	60
Compañía del capitán Johnson		12	120	132
Compañía del capitán Carpenter		10	56	66
Capitanes Haines y Jones		12	65	77
Reformados		2	100	102
Tren de artillería			50	50

<sup>[i]</sup> Los números son a partir de nuestros propios cálculos, por lo que no han de coincidir del todo con los datos de otras fuentes. Firth e Inchaustegui Cabral ya experimentaron tales incongruencias.

<sup>[ii]</sup> D'Oyley contaría con un regimiento bajo sus órdenes, a cuya disposición se pondría Francis Mercer.

<sup>[iii]</sup> A finales de marzo, Holdip fue nombrado teniente coronel del regimiento levantado en San Cristóbal, Nieves y Montserrat, siendo sustituido por Henry Bartlett.

Fuentes: *Clarke Papers*, III: 56; Firth (ed.), 1900: 116-122; Inchaustegui Cabral, 1958: 534-539; Taylor, 1969: 10-11.

## Anexo 2.7. Escuadra de Robert Blake durante la campaña de 1654-1655

OCTUBRE, 1654

Navío	Astillero (año)	Hombres <sup>[i]</sup>	Cañones	Toneladas
<i>George</i> (f.s.)	Deptford (1622)	350	60	775
<i>Andrew</i>	Deptford (1622)	300	54	783
<i>Unicorn</i>	Woolwich (1634)	300	54	723
<i>Langport</i>	Horsleydown (1654)	260	50	781
<i>Plymouth</i>	Wapping (1653/4)	260	50	741
<i>Bridgewater</i>	Deptford (1654)	260	50	743
<i>Worcester</i>	Woolwich (1651)	240	46	662
<i>Newcastle</i>	Ratcliff (1653)	180	40	631
<i>Kentish</i>	Deptford (1652)	170	40	601
<i>Ruby</i>	Deptford (1651)	160	36	556
<i>Taunton</i>	Rotherhithe (1654)	160	36	536
<i>Diamond</i>	Deptford (1651)	160	36	547

<i>Foresight</i>	Deptford (1650)	160	36	524
<i>Maidstone</i>	Woodbridge (1654)	150	36	556
<i>Hampshire</i>	Deptford (1653)	160	34	479
<i>Amity</i>	Compra (1649/50)	120	30	323
<i>Princess Mary</i>	Captura (1652)	150	34	-
<i>Elias</i>	Captura (1653)	140	32	400
<i>Pearl</i>	Ratcliff (1651)	100	22	285
<i>Wearemend?</i>	-	100	22	-
(Old) <i>Success</i>	Captura (1650)	60	24	380
<i>Hector</i>	Captura (1643)	35	16	-
<i>Dolphin</i>	Captura (1652)	45	16	130
<i>Hope</i>	Captura (1652)	40	14	-
<i>Nonsuch</i> (queche)	Captura (1654)	30	10	60
<i>Merlin</i>	Chatham (1653)	60	12	105
<i>Advice</i> (pingue)	Mercante (1636)	30	8	350
<i>Warwick</i> (pinaza)	-	-	3	-
<b>Total: 28 barcos</b>		<b>4.180</b>	<b>901</b>	<b>11.670</b>

AGOSTO, 1655

Navío	Astillero (año)	Hombres	Cañones	Toneladas
<i>George</i> (f.s.)	Deptford (1622)	350	60	775
<i>Andrew</i>	Deptford (1622)	300	54	783
<i>Unicorn</i>	Woolwich (1634)	300	54	723
<i>Langport</i>	Horsleydown (1654)	260	50	781
<i>Hampshire</i>	Deptford (1653)	160	34	479
<i>Bridgewater</i>	Deptford (1654)	260	50	743
<i>Foresight</i>	Deptford (1650)	260	36	524
<i>Worcester</i>	Woolwich (1651)	240	46	662
<i>Plymouth</i>	Wapping (1653/4)	260	50	741
<i>Kentish</i>	Deptford (1652)	170	40	601
<i>Diamond</i>	Deptford (1651)	160	36	547
<i>Taunton</i>	Rotherhithe (1654)	160	36	536
<i>Ruby</i>	Deptford (1651)	160	36	556
<i>Newcastle</i>	Ratcliff (1653)	180	40	631
<i>Centurion</i> <sup>[ii]</sup>	Ratcliff (1650)	160	36	531
<i>Dragon</i> <sup>[ii]</sup>	Chatham (1647)	140	34	414
<i>Nantwich</i> <sup>[ii]</sup>	Bristol (1654)	140	36	511
<i>Assurance</i> <sup>[ii]</sup>	Deptford (1646)	120	30	341
<i>Maidstone</i>	Woodbridge (1654)	150	36	556
<i>Princess Mary</i>	Captura (1652)	150	34	-
<i>Elias</i>	Captura (1653)	140	32	400
<i>Nonsuch</i> (queche)	Compra (1654)	30	10	60
<i>Hector</i>	Captura (1643)	35	16	-
<i>Merlin</i>	Chatham (1653)	60	12	105
<i>Sophia</i>	Captura (1652)	60	24	300
<i>Hope</i>	Captura (1652)	40	14	-
<b>Total:</b>		<b>4.445</b>	<b>936</b>	<b>12.300</b>

<sup>[i]</sup> Incluye las tripulaciones de marinería, dotaciones de infantería y artilleros.

<sup>[ii]</sup> Barcos que se retiraron de la flota en septiembre, siendo reemplazados por los navíos *Amity*, *Mermaid*, *Pearl*, *Success*, *Dolphin*, *Warwick* y *Bristol*.

Fuentes: TNA SP 18/114/146-147, The state of General Blake's fleet, August-September, 1655; BL Add MS 32471, fols. 59r; Powell, 1972: 254.

## Anexo 2.8. Escuadra de Robert Blake y Edward Montagu (1656-1657)

Navío <sup>[1]</sup>	Astillero (año)	Oficial principal	Cañones	Toneladas
<b>primera sección</b>				
<i>Naseby</i> (f.s.)	Woolwich (1655)	Roger Cuttance	74	1.258
<i>Unicorn</i>	Woolwich (1634)	Robert Clarke	56	723
<i>Fairfax</i>	Chatham (1653)	Edward Blagg	56	745
<i>Lyme</i>	Portsmouth (1654)	Eustance Smith	52	764
<i>Newbury</i>	Limehouse (1654)	Robert Blake	52	765
<i>(Happy) Entrance</i>	Deptford (1619)	John Hayward	46	539
<i>Bristol</i>	Portsmouth (1653)	Thomas Penrose	40	680
<i>Maidstone</i>	Woodbridge (1654)	Thomas Adams	40	556
<i>Taunton</i>	Rotherhithe (1654)	Nathaniel Brown	40	536
<i>Nantwich</i>	Bristol (1654)	John Jeffries	40	511
<i>Centurion</i>	Ratcliff (1650)	Anthony Spatchurst	40	531
<i>Ruby</i>	Deptford (1651)	Robert Kirby	40	556
<i>Mermaid</i>	Limehouse (1651)	Peter Foote	26	289
<b>segunda sección</b>				
<i>Resolution</i> (f.s.)	Woolwich (1641)	Richard Badiley	84	1.187
<i>Rainbow</i>	Deptford (1617)	Richard Stoakes	54	868
<i>Speaker</i>	Woolwich (1649)	Richard Stayner	52	778
<i>Plymouth</i>	Wapping (1653)	John Littlejohn	50	741
<i>Tredagh</i>	Ratcliff (1654)	Roger Harman	50	885
<i>Newcastle</i>	Ratcliff (1653)	Edmund Curtis	50	631
<i>Kentish</i>	Deptford (1652)	W. Hannan	40	601
<i>Foresight</i>	Deptford (1650)	Peter Mootham	40	524
<i>Dragon</i>	Chatham (1647)	Richard Haddock	40	414
<i>Amity</i>	Compra (1649/50)	Henry Pack	34	323
<i>Guinea</i>	Captura (1649)	Giles Shelley	32	375
<i>Colchester</i>	Yarmouth (1654)	Samuel Blake	26	287
<b>tercera sección</b>				
<i>Swiftsure</i> (f.s.)	Woolwich (1654)	John Bourne	56	898
<i>Andrew</i>	Deptford (1652)	Anthony Young	56	783
<i>Bridgewater</i>	Deptford (1654)	Anthony Earning	52	743
<i>Langport</i>	Horsleydown (1654)	John Coppin	52	781
<i>Worcester</i>	Woolwich (1651)	Robert Nixon	48	662
<i>Winsby</i>	Yarmouth (1654)	Joseph Ames	40	607
<i>Diamond</i>	Deptford (1651)	John Lloyd	40	550
<i>Hampshire</i>	Deptford (1653)	Robert Storey	36	479
<i>Jersey</i>	Maldon (1654)	Symons	40	560
<i>Phoenix</i>	Woolwich (1647)	Whetstone	40	414
<i>Providence</i>	Bermondsey (1637)	Mackey	32	323
<i>Assurance</i>	Deptford (1646)	Phillip Holland	34	341
<i>Beaver</i> (brulote)	Captura (1656)	Richard Penhallow	6	-
<i>Fox</i> (brulote)	Captura (1650)	William Pickering	¿22?	-
<b>Total:</b>			<b>1.708</b>	<b>23.208</b>

[1] Otros navíos convocados para la escuadra: *Convert* (26 cañones), *Hope* (12), *Merlin* (12), *Marigold* (22), *Nonsuch* (36), *Old Warwick* (22), *Griffin* (12), *Old President* (20), *Sapphire* (36), *George* (50-60) y *James* (48). En su mayoría, salvo los dos últimos, eran unidades ligeras de apoyo.

Fuentes: CSPV 1655-1656, 30/313-314, Thadio Vico to the Doge and Senate, Florence, 20/5/1656; Powell, 1972: 277-278; Lavery, 1983, 1: 158-160; *Three Decks – Warships in the Age of Sail* [online]: [threedecks.org/index.php](http://threedecks.org/index.php).

## Anexo 2.9. Estado general la *Royal Navy* (ca. 1662)

Nombre <sup>[i]</sup>	Astillero (año)	Constructor	Quilla	Manga	Puntal	Calado	Toneles	Hombres	Cañones
<b>1ª clase</b>									
<i>Sovereign</i>	Woolwich (1637)	Peter Pett II	127'	47'	19'	21'	1.554	600	100
<i>Prince Royal</i> <sup>[ii]</sup>	Woolwich (1641)	Peter Pett	125'	45'	18'	20'	1.295	500	80
<i>Royal Charles</i>	Woolwich (1655)	Peter Pett II	131'	42'	18'	21'	1.229	500	80
<b>2ª clase</b>									
<i>Royal James</i>	Woolwich (1658)	Christopher Pett	124'	41'	18'	20'	1.108	400	70
<i>London</i>	Chatham (1656)	John Taylor	123' 6"	41'	16' 6"	18'	1.050	360	64
<i>Henry</i>	Deptford (1656)	Manley Callis	123'	46'	17' 2"	21'	1.047	340	64
<i>Triumph</i>	Deptford (1623)	William Burrell	117'	38' 6"	15' 6"	18'	779	300	64
<i>James (Old James)</i>	Deptford (1632/3)	Peter Pett	116'	39'	16'	18' 6"	792	300	60
<i>Swiftsure</i> <sup>[ii]</sup>	Woolwich (1654)	Christopher Pett	116'	37' 11"	14' 10"	18'	740	300	60
<i>Vanguard</i>	Woolwich (1630/1)	John Bright	112'	38' 6"	17'	18'	786	280	56
<i>Rainbow</i>	Deptford (1617)	John Bright	114'	36' 6"	15'	17' 6"	782	280	56
<i>George</i>	Deptford (1622)	William Burrell	117'	38' 9"	15' 9"	18' 6"	775	280	56
<i>Andrew</i>	Deptford (1662)	William Burrell	117'	38' 9"	18' 9"	18' 6"	775	280	56
<i>Unicorn</i>	Woolwich (1633/4)	Edward Boate	110'	35' 8"	16'	17' 6"	723	280	56
<i>Victory</i>	Deptford (1620)	William Burrell	110'	35'	17'	18'	600	280	56
<b>3ª clase</b>									
<i>Montagu</i>	Portsmouth (1654)	John Tippetts	117'	35' 2"	14' 4"	18'	769	220	52
<i>Revenge</i>	Limehouse (1654)	Matthew Graves	117' 6"	35'	14' 5"	17' 6"	765	220	52
<i>Fairfax</i>	Chatham (1653)	John Taylor	120'	35' 2"	14' 6"	16' 6"	745	220	52
<i>Mary</i>	Woolwich (1649/50)	Christopher Pett	116'	34' 9"	14' 6"	17'	696	220	52
<i>Anne</i>	Deptford (1653/4)	Chamberlain	116' 9"	34' 7"	14' 2"	17'	742	210	52
<i>Plymouth</i>	Wapping (1653/4)	John Taylor	116'	34' 8"	14' 6"	17'	741	210	52/54
<i>Dreadnought</i>	Blackwall (1654)	Henry Johnson	116' 8"	34' 6"	14' 2"	17'	738	210	52
<i>York</i>	Blackwall (1653/4)	Henry Johnson	116'	34' 6"	14' 2"	17'	734	210	52
<i>Resolution</i>	Ratcliff (1654)	Phineas Pett	116' 3"	35' 2"	14' 5"	17'	771	210	50
<i>Gloucester</i>	Limehouse (1654)	Matthew Graves	117'	34' 10"	14' 6"	18'	755	210	50
<i>Henrietta</i>	Horsleydown (1654)	William Bright	116'	35' 7"	14' 4"	17'	781	210	50

<i>Essex</i>	Deptford (1653)	Phineas Pett	115'	33'	13' 8"	17'	666	200	48
<i>Dunkirk</i>	Woolwich (1651)	Andrew Burrell	112'	32' 6"	14'	16'	629	200	48
<i>Lion</i> <sup>[ii]</sup>	Chatham (1658)	Asplin	95'	35'	16' 6"	17'	550	200	48

---

**4<sup>a</sup> clase**

<i>Leopard</i>	Deptford (1659)	Jonas Shish	109'	33' 9"	15' 8"	17'	636	160	44
<i>Newcastle</i>	Ratcliff (1653)	Phineas Pett II	108' 6"	33' 1"	13' 3"	15'	631	160	44
<i>Yarmouth</i>	Yarmouth (1653)	Edmund Edgar	105'	33'	13' 3"	14' 9"	608	160	44
<i>Happy Return</i>	Yarmouth (1654)	Edmund Edgar	104'	33' 2"	13'	14' 9"	607	160	44
<i>Princess</i>	Lydney (1660)	J. Batt	104'	33'	14' 3"	16' 6"	602	160	44
<i>Bristol</i>	Portsmouth (1653)	John Tippetts	104'	31' 1"	15' 6"	15' 6"	532	160	44
<i>Portland</i>	Wapping (1653)	John Taylor	105'	32' 11"	12' 10"	15'	605	150	40
<i>Kent (Kentish)</i>	Deptford (1652)	Henry Johnson	107'	32' 6"	13'	15'	601	150	40
<i>Mary Rose</i>	Woodbridge (1654)	John Munday	99'	31' 8"	13'	15'	566	140	40
<i>Jersey</i>	Maldon (1654)	Starling	101' 10"	32' 2"	13' 2"	14'	560	140	40
<i>Ruby</i>	Deptford (1651)	Peter Pett	105' 6"	31' 6"	15' 9"	16'	556	140	40
<i>Antelope</i>	Woodbridge (1654)	Carey	101'	30'	14' 10'	16'	550	140	40
<i>Diamond</i>	Deptford (1651)	Peter Pett	105' 6"	31' 3"	15' 7"	16'	547	140	40
<i>Swallow</i>	Pitchose (1653)	Thomas Taylor	100' 10"	31' 10"	13'	14'	543	150	40
<i>Crown</i>	Rotherhithe (1654)	Castle	100' 6"	31' 8"	13'	14' 6"	536	140	40
<i>Centurion</i>	Ratcliff (1650)	Peter Pett	104'	31'	15'	16'	531	150	40
<i>Foresight</i>	Deptford (1650)	Jonas Shish	102'	31' 1"	13'	14' 6"	524	140	40
<i>Assistance</i>	Deptford (1650)	Henry Johnson	102'	31'	13'	15'	521	140	40
<i>Advice</i>	Woolwich (1650)	Peter Pett II	100'	31' 2"	15' 7"	16'	516	140	40
<i>Reserve</i>	Woodbridge (1650)	Peter Pett II	100'	31' 1"	15' 6"	16'	513	140	40
<i>Dover</i>	Shoreham (1654)	William Castle	100'	31' 8"	15' 10"	16'	511	140	40
<i>Breda</i>	Bristol (1654/5)	Francis Bailey	86' 8"	26' 4"	10' 4"	12' 6"	319	140	40
<i>Convertine</i>	Captura (1650)	-	-	-	-	-	500	140	40
<i>Mathias</i>	Captura (1653)	-	-	-	-	-	500	140	40
<i>Hampshire</i>	Deptford (1653)	Phineas Pett II	101' 9"	29' 9.5"	14' 10"	14' 10"	481	130	38
<i>Elizabeth</i>	Deptford (1647)	Peter Pett	101' 6"	29' 8"	14' 10"	15' 6"	474	130	38
<i>Bonadventure</i>	Deptford (1649/50)	Peter Pett	99' 6"	29'	12' 6"	15'	445	130	38
<i>Sapphire</i>	Ratcliff (1651)	Peter Pett	100'	28' 10"	11' 9"	13' 6"	442	130	38

<i>Tiger</i>	Deptford (1647)	Peter Pett	99'	29' 4"	14' 8"	14' 9"	442	130	38
<i>Portsmouth</i>	Portsmouth (1649)	T. Eastwood	99'	28' 4"	14' 2"	15'	422	130	38
<i>Dragon</i>	Chatham (1647)	Henry Goddard	96'	28' 6"	14' 3"	15'	414	130	38
<i>Phoenix</i>	Woolwich (1647)	Peter Pett II	96'	28' 6"	14' 3"	15'	414	130	38
<i>Charity</i>	Captura (1651)	-	106'	28' 6"	11' 10"	14'	400	100	38
<i>Welcome</i>	Captura (1652)	-	-	-	-	-	400	120	36
<i>Elias</i>	Captura (1653)	-	101'	27' 6"	11'	14' 6"	400	110	36
<i>Bear</i>	Captura (1653)	-	106'	26' 6"	14' 6"	14' 6"	395	100	36
<i>Old Success</i>	Captura (1650)	-	94'	30'	11' 6"	14'	380	100	34
<i>Adventure</i>	Woolwich (1646)	Peter Pett II	94'	27' 9"	13' 10"	13' 9"	385	120	34
<i>Nonsuch</i>	Deptford (1646)	Peter Pett	98'	27' 4"	14' 2"	14' 6"	389	120	32
<i>Marmaduke</i>	Captura (1652)	-	87'	31' 5"	15' 2"	15'	456	110	32
<i>Assurance</i>	Deptford (1646)	Peter Pett	87'	27'	11'	12' 6"	341	113	30
<i>Expedition</i>	Bermondsey (1637)	Matthew Graves	90'	26'	13'	-	323	100	30
<i>Providence</i>	Bermondsey (1637)	R. Tranckmore	90'	26'	9' 9"	-	323	100	30
<i>Amity</i>	Compra (1649/50)	-	85'	28'	14'	-	354	100	30
<i>Guinney</i>	Captura (1649)	-	90'	28'	14'	-	375	100	30
<i>Warwick</i>	Ratcliff (1645)	Peter Pett	85'	26'	10' 6"	12'	247	115	30/32

**5<sup>a</sup> clase**

<i>Gift Major</i>	Captura (1652)	-	98'	30' 8"	11' 6"	13' 6"	490	85	26
<i>Augustine</i>	Captura (1652)	-	100'	26'	14'	14'	359	90	26
<i>Sophia</i>	Captura (1652)	-	90'	26'	11'	13'	300	85	26
<i>Rosebush</i>	Captura (1653)	-	84'	24' 6"	11' 6"	14'	300	85	24/26
<i>Paul</i>	Captura (1652)	-	84'	26'	9' 6"	10' 6"	290	85	24/26
<i>Westergatt</i>	Captura (1653)	-	86'	24' 6"	11' 6"	13'	274	85	24/26
<i>Satisfaction</i>	Captura	-	-	-	-	-	220	100	24/26
<i>Success</i>	Chatham (1657)	John Taylor	85'	25' 6"	10' 8"	12'	230	105	24
<i>Mildford</i>	Portsmouth (1655)	John Tippetts	82'	24' 8"	10'	12'	262	105	22/24
<i>Colchester</i>	Yarmouth (1654)	Edmund Edgar	83'	25' 6"	10'	12'	287	100	24
<i>Eagle</i>	Wapping (1654)	John Taylor	85' 6"	25' 8"	10'	12'	299	100	22
<i>Mermaid</i>	Limehouse (1651)	Matthew Graves	86'	25' 2"	10'	12'	289	100	22
<i>Nightingale</i>	Horsleydown (1651)	William Bright	86'	25' 2"	10'	12'	289	100	22

<i>Pearl</i>	Ratcliff (1651)	Peter Pett	86'	25'	11' 6"	12'	269	100	22
<i>Pembroke</i>	Woolwich (1655)	Samuel Raven	81'	25'	11' 6"	12'	269	100	22
<i>Guernsey</i>	Walberswick (1654)	Jonas Shish	80'	24' 6"	10'	12'	255	100	22
<i>Norwich</i>	Chatham (1655)	Phineas Pett	81'	25'	10' 6"	12'	246	100	22/24
<i>Garland</i>	Lydney (1654)	J. Batt	80'	25'	10'	11' 6"	265	100	22
<i>Richmond</i>	Portsmouth (1655)	John Tippetts	76'	24' 6"	9' 9"	11' 6"	235	100	22
<i>Dartmouth</i>	Portsmouth (1655)	John Tippetts	80'	24' 9"	10'	12'	230	100	22
<i>Forrester</i>	Lydney (1657)	J. Batt	80'	25'	10' 6"	12'	230	100	22
<i>Oxford</i>	Deptford (1655)	Manley Callis	72'	24'	10'	11'	240	95	22
<i>Sorlings</i>	Captura (1654)	-	86'	26' 6"	11' 4"	15'	250	100	22
<i>Old Warwick</i>	Comprado (1643)	-	80'	23' 9"	9'	10' 6"	140	80	22
<i>Hound</i>	¿? (1656)	-	80'	22'	10'	11'	-	50	22
<i>Coventry</i>	Captura (1658)	-	68'	23'	9' 6"	11'	200	90	20
<i>Happy Entrance</i>	Captura (1658)	-	76'	24'	11'	9' 10"	200	90	20
<i>Fame</i>	Captura (1653)	-	68'	24'	10' 6"	12'	200	85	20
<i>Greyhound</i>	Captura (1657)	-	60'	26' 6"	11' 6"	-	150	85	20
<i>Hector</i>	Captura (1657)	-	71'	17' 2"	9'	9'	150	85	20
<i>Speedwell</i>	Deptford (1656)	Manley Callis	76'	24'	10'	11'	194	90	20

**6<sup>a</sup> clase**

<i>Bryek</i>	-	-	-	-	-	-	180	80	18
<i>Dolphin</i>	Captura (1655)	-	70'	20'	9'	10'	130	75	14
<i>Wolf</i>	¿? (1656)	-	61'	20'	9'	9' 4"	120	60	16
<i>Lizard</i>	¿? (1653)	-	60'	22' 9"	9'	9' 6"	100	60	16
<i>Fox</i>	Captura (1658)	-	72'	23'	8' 6"	10'	120	60	14
<i>Weymouth</i>	Captura (1645)	-	64'	19'	-	-	120	60	14
<i>Bramble</i>	¿? (1657)	-	59'	20'	8' 6"	9' 6"	112	60	14
<i>Gift Minor</i>	¿? (1658)	-	60'	20'	8' 6"	9'	120	60	12
<i>Paradox</i>	Captura (1649)	-	60'	20'	8'	9'	120	60	12
<i>Maria</i>	-	-	-	-	-	-	120	50	12
<i>Truelove</i>	Captura (1647)	-	59'	18'	7' 1"	-	100	50	12
<i>Vulture</i>	¿? (1656)	-	54'	17' 6"	9'	10'	100	50	12
<i>Griffin</i>	Captura (1656)	-	60'	19' 6"	7' 6"	9'	90	40	12

<i>Drake</i>	Deptford (1653)	Peter Pett	85'	18'	7'	9'	113	60	12
<i>Merlin</i>	Chatham (1653)	John Taylor	75'	18'	7' 8"	9'	105	60	12
<i>Martin</i>	Portsmouth (1653)	John Tippetts	64'	19' 4"	7'	-	92	50	12
<i>Blackmore</i>	Chatham (1656)	John Taylor	47'	19'	10'	-	90	40	12
<i>Chesnut</i>	Portsmouth (1656)	John Tippetts	-	-	-	-	90	40	10
<i>Kingsale</i>	-	-	-	-	-	-	90	45	10
<i>Francis</i>	Captura (1657)	-	59'	16' 6"	7'	8'	90	45	10
<i>Lark</i>	Captura (1656)	-	52'	17' 6"	8' 6"	9' 6"	80	40	10
<i>Harp</i>	Dublin (1656)	-	51'	16' 8"	8'	8' 2"	75	40	8
<i>Hawk</i>	Woolwich (1655)	Cooper	42'	16'	8'	-	60	40	8
<i>Eaglet</i>	Horsleydown (1655)	Higgins	40'	16'	7'	-	60	35	8
<i>Roe</i>	Wivenhoe (1655)	Robert Page	41'	16'	8' 7"	-	60	35	8
<i>Cagway</i>	-	-	-	-	-	-	60	35	8
<i>Nonsuch</i>	Comprado (1654)	-	27'	15' 6"	6'	-	60	35	8
<i>Hunter</i>	Captura (1656)	-	45'	14' 6"	6'	6'	50	30	6
<i>Cygnets</i>	Chatham (1657)	John Taylor	45'	15' 6"	5' 6"	6' 6"	60	35	6
<i>Hind</i>	Wivenhoe (1655/6)	Robert Page	41'	16'	8' 7"	-	60	35	6
<i>Lilly</i>	Deptford (1657)	Manley Callis	-	-	-	-	60	35	6
<i>Swallow</i>	Deptford (1657)	Manley Callis	50'	14' 6"	7' 6"	6'	60	35	6
<i>Hart</i>	Woolwich (1657)	Christopher Pett	50'	14' 6"	5' 6"	5'	55	35	6
<i>Rose</i>	Woolwich (1657)	Christopher Pett	50'	14' 6"	5' 6"	6'	55	35	6
<i>Dolphin</i>	¿? (1660)	-	-	-	-	-	50	24	4
<i>Minion</i>	Captura (1648)	-	28'	12' 4"	4' 9"	4'	22	-	2

<sup>[i]</sup> Barcos que cambiaron de nombre tras la Restauración (el nombre antiguo entre paréntesis): *Prince Royal (Resolution)*; *Royal Charles (Naseby)*; *Royal James (Richard)*; *Henry (Dunbar)*; *Montagu (Lyme)*; *Revenge (Newbury)*; *Mary (Speaker)*; *Anne (Bridgewater)*; *Dreadnought (Torrington)*; *York (Marston Moor)*; *Resolution (Tredagh)*; *Henrietta (Langport)*; *Dunkirk (Worcester)*; *Happy Return (Winsby)*; *Mary Rose (Maidstone)*; *Antelope (Preston)*; *Swallow (Gainsborough)*; *Crown (Taunton)*; *Breda (Nantwich)*; *Bonadventure (President)*; *Guernsey (Basing)*; *Success (Bradford)*; *Speedwell (Cheriton)*; *Mildford (Faggons)*; *Garland (Grantham)*; *Happy Entrance (Lichfield)*; *Eagle (Selby)*; *Richmond (Wakefield)*; *Dolphin (Wexford)*. Además de los barcos referidos, también hemos de incluir el yate *Mary*.

<sup>[ii]</sup> Fecha de su reconstrucción más reciente, tomando 1662 como referencia.

Fuentes: TNA ADM 180/20, A List of the Ships of the Royal Navy with their Dimensions; fols. 1-16, 21, 23-25; PRO 30/24/34/17, A List of His Majesty's Navy Royal with their dimensions, number of men and guns, s.f. [ca. 1662], fols. 1r-13v; Lavery, 1983, 1: 158-160; *Three Decks – Warships in the Age of Sail* [online]: [three decks.org/index.php](http://three decks.org/index.php).

