

EMBARGO DE NAVIOS HOLANDESES EN EL PUERTO DE MALAGA (1623-1624)

M.^a ISABEL PEREZ DE COLOSIA RODRIGUEZ

I.— La guerra con Holanda y el puerto malagueño.

Los Países Bajos representaban en tiempos de Felipe II un punto clave dentro de su política religiosa, económica y estratégica. El calvinismo sería la causa inicial de las fricciones entre ambos países, dando lugar a una rebelión que el monarca español no pudo eliminar taxativamente y, en consecuencia, el catolicismo quedó relegado a los Estados del sur. El auge económico que disfrutaban, al formar un núcleo industrial y comercial de primer orden, les inclinó a buscar la independencia. Su situación geográfica constituía un magnífico enclave estratégico para la España Imperial, donde se hacía patente una constante amenaza para dos grandes potencias: Inglaterra y Francia. Ambos países, con el fin de suprimir los dominios españoles en el mar del Norte, ayudaron constantemente a los holandeses en sus luchas contra los Austrias, convirtiendo estas guerras en un problema internacional.

No fue acertada la política absolutista llevada por Felipe II para aplastar la insurrección, porque con ella solo consiguió estimular la oposición de los rebeldes. Gracias a la condición político-militar de Alejandro Farnesio se logró conservar, adictas a la Corona española y a la religión católica, las provincias del sur de Flandes. Las del norte erigieron la República de las Provincias Unidas, interfiriendo constantemente en las rutas comerciales marítimas españolas y portuguesas.

En 1618 comienza la Guerra de los Treinta Años en la que interviene España por decisión del duque de Uceda. En virtud de esta determinación, la Corona se ve obligada reanudar, en 1621, las hostilidades con Holanda, una vez finalizada la tregua de los doce años acordada en 1609, convirtiéndose en una fase más de la mencionada contienda que, si surgió por problemas de tipo religioso, finalizó con otros de carácter puramente políticos: el enfrentamiento de Borbones contra Austrias. El mismo año de 1621 comienza la privanza de Olivares quien apoya incondicionalmente el eje Viena-Madrid, dando lugar a una serie de alianzas frente a los Habsburgos, mediante las cuales se perseguía el control del Báltico y la hegemonía europea.

Según Fernández Alvarez, entre las razones por las que se renovaron las campañas contra los holandeses, estaba la opinión de que los períodos largos de paz relajaban la moral de los tercios y, también, porque se estaban ocasionando grandes pérdidas en el tráfico mercantil oceánico. El último argumento afectaba directamente a los Consejos de Indias y Portugal, que solicitan el retorno a los enfrentamientos bélicos para terminar con la interferencia de los rebeldes en sus rutas

comerciales. Pero la política económica de Holanda se había fortalecido gracias a la dirección del bélico estadista Mauricio de Nassau, que no estaba dispuesto a abandonar la idea de dominar los mares. Se inician las hostilidades cuando el archiduque Alberto recibe órdenes, desde Madrid, para que exija la sumisión de las provincias del norte de los Países Bajos (1). Esto dará lugar a una guerra que, para Domínguez Ortiz, “poco o nada tenía que ver con la que acaudilló Orange”, porque se había convertido en una lucha de intereses, mantenida por los ricos mercaderes con el fin de apoderarse de las colonias hispanoportuguesas (2).

España deseaba, mediante la presión militar, obligar a los holandeses a solicitar una nueva tregua donde dictara las condiciones Felipe IV y, de hecho, el almirante Fadrique de Toledo, marqués de Villanueva de Valdueza, conseguirá algunos éxitos durante los primeros años (3). Al mismo tiempo, la política internacional era favorable a la Corona española en virtud de que Francia tenía problemas internos, con los nobles y los hugonotes, e Inglaterra había negado su apoyo a los holandeses. Al no tener más que un frente para encauzar el esfuerzo económico, se hace factible poder enviar al ejército de Flandes unos 750.000 florines mensuales. Medida que incidirá de forma catastrófica en la Real Hacienda (4).

La guerra con Holanda estará en relación directa con las finanzas españolas las cuales estaban subordinadas a la llegada, o no, de la Flota de Indias con su cargamento de metales preciosos. Esto origina una serie de coyunturas económicas favorables, o desfavorables, que repercutirán en las campañas contra los rebeldes, pues los ejércitos resultaban muy costosos, tanto por la gran masa de mercenarios que tenía que movilizarse, como por el material bélico necesario. Por tanto, si España no disponía de numerario, las operaciones se paralizaban, dando lugar a que los holandeses tomaran la iniciativa. Ante tal perspectiva, el Conde-Duque determinó hacer una reforma tributaria, implantando nuevos impuestos, que le permitiese disponer del efectivo suficiente para mantener una contienda sin altibajos y acabar con la lenta lucha de sitios. Con esta medida se podrían alcanzar los 8.000.000 de ducados a que ascendía el presupuesto necesario, cantidad de la que no disponía la Real Hacienda, pues sus rentas sólo allegaban fondos por valor de 6.000.000. La reforma no pudo llevarse a cabo en toda su amplitud debido a la oposición del país y, principalmente, de los procuradores sevillanos (5).

La situación internacional también se vuelve adversa por los siguientes conflictos: estalla la guerra con Inglaterra —1625—, Francia se alía con Holanda —1635—, desastre de la Gran Armada —1639— y, finalmente, los movimientos secesionistas de 1640 se añaden a los problemas exteriores. Igual suerte se constata en el aspecto económico al ser capturada, en Matanzas, la Flota de Nueva España que ocasiona la quiebra de 1628, por perderse la plata que trasportaba, valorada en 8.000.000 de florines. La acción es obra de los holandeses, representando para ellos un golpe de fortuna al ver sus arcas repletas con la riqueza que estaba destinada a sus enemigos, privándoles de todo potencial para preparar otra campaña. Por el contrario, los rebeldes se encuentran en situación tan ventajosa que rechazan todas las ofertas de negociación enviadas por Felipe IV (6).

(1) FERNANDEZ ALVAREZ, M., *España y los españoles en los tiempos modernos*, ed. Universidad de Salamanca, Salamanca, 1979, pp. 391-393. Cfr. R. TREVOR DAVIES, *La decadencia española. 1621-1700*, ed. Labor, Barcelona, 1969, pp. 24-26 y J. LYNCH, *España bajo los Austrias*, ed. Península, Barcelona, 1972, vol. II, pp. 95-111.

(2) DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., *El Antiguo Régimen: los Reyes Católicos y los Austrias*, ed. Alianza, Madrid, 1974, p. 376.

(3) Los personajes más importantes, que representan la élite político-militar del momento, son analizados en el apartado referente a los correos. Como miembro de la nobleza andaluza destaca el marqués de Villanueva de Valdueza.

(4) PARKER, G., *El ejército de Flandes y el Camino Español. 1567-1659*, ed. Revista de Occidente, Madrid, 1976, p. 304. Aporta un interesante estudio sobre la financiación del ejército en los Países Bajos que se complementa con abundantes cuadros y gráficos. Cfr. J. LYNCH, *España bajo...*, vol. II, pp. 111-121.

(5) DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., *Política y Hacienda de Felipe IV*, ed. de Derecho Financiero, Madrid, 1960, pp. 23-27. El cabildo sevillano estaba dividido en dos bandos: los incondicionales de Olivares y la oposición a cuyo frente se encontraba la familia Ortiz de Melgarejo, obstaculizando en lo posible las medidas político-económicas del favorito. Cfr. P. AGUADO BLEYE, *Manual de Historia de España*, ed. Espasa-Calpe S.A., Madrid, 1969, pp. 780-782. Sevilla concedió un donativo de 30.000 ducados para gastos del viaje real.

(6) PARKER, G., *El ejército...*, pp. 305-306.

En 1643 cae el Conde-Duque al que se le atribuían las causas de casi todos los desaciertos políticoeconómicos. Sin embargo, las finanzas no se rehacen como consecuencia de una guerra que sigue consumiendo gran cantidad de hombres y dinero. Su sucesor, Luis de Haro, no logra conseguir una Hacienda saneada y lleva al país a una ruina total, arrastrando con ella el desenlace bélico al invalidar el esfuerzo militar que no se puede oponer al ejército mantenido por los holandeses, el cual sobrepasaba los 100.000 soldados y estaba formado por hombres de todas las nacionalidades. Por otra parte, los ingresos de la Corona estaban empeñados hasta 1648, año en que España tuvo que reconocer la independencia de Holanda. Hacía largo tiempo que esta ya se había consumado de *facto*, pero no lo fue de *iure* hasta la paz de Múnster, 30 de enero de 1648, ocasionando un golpe mortal al prestigio de la monarquía imperialista española. Su consecuencia más importante será el dominio de los mares por los rebeldes y, esencialmente, del tráfico mercantil con las Indias (7). De esta forma, las Provincias Unidas conseguirán en el siglo XVII su edad de oro, gracias a sus triunfos en los enfrentamientos bélicos con España, a su privilegiada situación geográfica y por mantener una economía próspera que atraía a los más prestigiosos expertos del comercio europeo. Todos estos motivos dieron como resultado su ascenso al rango de gran potencia naval, económica y colonial, desplazándose el centro mercantil de Amberes a Amsterdam (8).

Alcalá-Zamora afirma que la contienda mantenida con Holanda, en tiempos de Felipe IV, fue una secularización de los primeros enfrentamientos religiosos, los cuales se transformaron en bandera de combate por razón de Estado. La propia Isabel Clara Eugenia informa a Madrid, el 11 de febrero de 1623, que España ha de defender al emperador no por cuestiones religiosas, sino porque tras la pérdida del Imperio y de los católicos, podría venir la caída de los dominios españoles en Flandes e Italia. En realidad, las hostilidades se debieron a una pugna entre los intereses nórdicos y mediterráneos, pues Holanda pretendía apoderarse del tráfico marítimo, español y portugués, que estaban bajo la potestad de la Corona. Las fuerzas parecen dispares: Holanda y Zelanda, unidas, suman 1.000.000 de habitantes en oposición a los 6.000.000 de Castilla. El éxito de los primeros pudo consistir en poseer unos esquemas orgánicos eficientes, con un imperio talasocrático, industrial y bancario, lo cual les redundaba en una saneada economía. España, por el contrario, contaba con una Real Hacienda deficitaria, una burocracia lenta y una administración anticuada, a la vez que necesitaba de los suministros nórdicos para su comercio e industria. Con el intento de ahogar el capitalismo holandés, se va a dictaminar el bloqueo económico, quedando fuera de la ley traficar con este país. La medida es casi imposible de llevar a la práctica por la necesidad que se tiene de los productos que ellos comercializan y, por tanto, el resultado es una mayor intensidad del contrabando. Para desarraigarlo se establece una red aduanera, de carácter departamental, en los principales puertos: San Sebastián, Bilbao, Laredo, La Coruña, Oporto, Lisboa, Setúbal, Cartagena, Sevilla, Sanlúcar de Barrameda y Málaga (9).

Las disposiciones tomadas tampoco resultan eficaces, pues los holandeses continúan introduciendo mercancías valiéndose de los sistemas más diversos; en consecuencia, se dictamina el embargo de los navíos rebeldes. Una de las zonas donde se envía esta orden es la costa andaluza y, entre sus puertos, destaca el de Málaga.

Desde las épocas más antiguas, la situación geográfica de la bahía malagueña, proporcionó a

(7) DICCIONARIO DE HISTORIA DE ESPAÑA, ed. Revista de Occidente, Madrid, 1968, vol III, pp. 1.041-1.042.

(8) STOYE, J., *El despliegue de Europa. 1648-1688*, ed. Siglo Veintiuno, Madrid, 1974, pp. 142-165. Cfr. P. JEANNIN, *El noroeste y norte de Europa en los siglos XVII y XVIII*, ed. Labor, Barcelona, 1970; R. DAVIS, *La Europa atlántica desde los descubrimientos hasta la industrialización*, ed. Siglo Veintiuno, Madrid, 1976 y H. SEE, *Orígenes del capitalismo moderno*, ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1969.

(9) ALCALA-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, ed. Planeta, Barcelona, 1975, pp. 110, 114, 117, 131-134 y 181-183. Es un libro fundamental para los años que se están analizando, donde se estudian los aspectos geográficos, económicos, políticos y militares.

las más variadas culturas un magnífico lugar de asentamiento. Entre los diversos pueblos que se ubicaron en la zona, serán los fenicios quienes logren implantar un centro comercial, de bastante importancia, en el puerto de Malaka, el cual irá *in crescendo* hasta la Edad Moderna (10). En el siglo XVI es ya uno de los principales puertos, tanto en el aspecto militar como económico, que unen las rutas mediterráneas con las atlánticas. Con Carlos I alcanzará una mayor valoración al serle concedido, junto a otras poblaciones costeras, el permiso para traficar con las Indias. Su objetivo era repoblar rápidamente los nuevos territorios descubiertos con el fin de crear un fuerte asentamiento colonial que evitase, en parte, el contrabando de franceses, ingleses y holandeses. No obstante, su disposición no obtendrá el efecto deseado porque será derogada, en 1579, por Felipe II (11).

En el siglo XVII perseverará su carácter militar y mercantil, evolucionando dentro de la característica crisis del seiscientos. Vincent sostiene que en este siglo, *les relations avec l'Afrique du Nord n'ont plus la même prépondérance. Au contraire, se resserrent les liens avec l'Europe du Nord-Ouest. Il semble bien que les Flamands et les Anglais, plus que les Français et les Italiens se rendent directement à Malaga*, porque la oferta de productos y precios eran su mejor garantía (12). Queda constancia de que en 1640 los navieros franceses, cuando ya habían cargado en otros puertos españoles, completaban su tonelaje en Málaga (13). Aquí se encuentra la base de los argumentos que expondrán las autoridades locales para mostrar su desacuerdo con el embargo de navíos holandeses. Las órdenes emanadas de la Corona podían repercutir, negativamente, en el tráfico portuario, a causa de que el comercio se encontraba mayoritariamente en manos de extranjeros. El trasiego mercantil se fundamentaba en la exportación de sal, vino, pasa, almendras y aceite, (principalmente materias primas de origen vegetal). Las mercancías importadas eran herramientas, pertrechos navales, papel, lino etc. y, en época de escasez, el trigo.

Otra de las causas que originan la prosperidad malagueña será la abundancia de mano servil. Esta se obtenía fácilmente gracias a que la ciudad mantenía, desde finales del XV, un sustancioso mercado de esclavos con el que surtía diversas parte de España y Europa (14).

Todo lo expuesto hace que Málaga consiga un marcado auge, tanto económico como demográfico, manifestándose en el aumento de su población. A mediados del XVI cuenta con unas 15.000 habitantes que aumentan hasta 20.000 en 1640, a pesar del bache por el que atraviesa el país, agravado en la ciudad malagueña como resultado de los desastres ocasionados por las inundaciones del Guadalmedina (15) y las explosiones de los molinos de pólvora (16). A estas pérdidas hay que añadir las constantes levas de soldados que ha de sufrir, perdiendo una considerable fuerza de trabajo. Tal vez, por dichas razones, se da un estancamiento en la segunda mi-

(10) PEREZ DE COLOSIA RODRIGUEZ, M. I. y J. GIL SANJUAN, *El tráfico de Málaga con las Indias en tiempos de Carlos I*, en "Revista de Indias", C.S.I.C., Madrid, 1978, pp. 563-570. En este artículo se hace un estudio del origen del puerto de Málaga hasta finales del XVI. Cfr. J. MORENO CASADO, *El municipio romano de Málaga*, Imprenta Dardo, Málaga, 1949; F. GUILLEN ROBLES, *Málaga musulmana*, Imprenta de Enrique Montes Oliver, Málaga 1957; F. BEJARANO ROBLES, *Documentos del reinado de los Reyes Católicos*, C.S.I.C., Madrid, 1961; M. RODRIGUEZ BERLANGA, *Málaga*, en "Boletín de Información Municipal", Málaga, 1973, núms. 20-21; C. MEDINA CONDE, *Conversaciones malagueñas*, Imprenta y librería de Ambrosio Rubio, Málaga, 1892, 4 volúmenes; F. GUILLEN ROBLES, *Historia de Málaga y su provincia*, Imprenta de Rubio y Cano, Málaga, 1874.

(11) *Ibidem*, pp. 570-592. Además de la apertura del comercio malagueño con las Indias, se estudia la importación del palo brasil americano, en el siglo XVI, y las disposiciones emanadas de la Corona a este respecto.

(12) VINCENT, B., *Málaga, port de l'Andalousie Orientale aux XVI^e et XVII^e siècles*, Actes des journées d'études, Bendor, 25-26 avril, Université de Nice, 1975, p. 127. "Au XVII^e siècle la fonction militaire décroît peu à peu", no obstante se mantiene como he podido constatar en las fuentes, debido al constante peligro que representa la cercanía africana, el cual se ve aumentado, en este siglo, por los posibles ataques de ingleses, franceses y holandeses.

(13) *Ibidem*, p. 126.

(14) *Ibidem*, p. 123

(15) PEREZ DE COLOSIA RODRIGUEZ, M. I., *La crisis de Málaga en 1661 según los fondos documentales de la Biblioteca Nacional*, en "Baética", Facultad de Filosofía y Letras, Málaga, 1978, n.º 1. La inundación del río Guadalmedina, en ese año, ocasiona más de 600 muertos según informe del cabildo municipal, reunido el 25 de septiembre, fecha demasiado prematura para conocer el número de defunciones pues, meses después, seguirán apareciendo cadáveres de personas desaparecidas en el desastre. Las cifras aportadas por diversos autores oscilan entre los 300 y 2.000 muertos.

(16) GIL SANJUAN, J., *Industrias bélicas malagueñas*, en "Jábega", (prensa).

tad del siglo, pero es superado sensiblemente a partir de 1680-1690, *pour atteindre 40.000 habitants vers 1750* (17).

Durante el reinado de Felipe IV, la función militar del puerto está dentro de la política beligerante llevada por la Corona. En primer lugar, sigue manteniéndose como plaza fuerte, de carácter defensivo, con respecto a los posibles ataques que provengan del norte de Africa. Un ejemplo donde se manifiesta el constante peligro en que se encuentra la ciudad, lo tenemos en la real cédula emitida en Madrid, 27 de abril de 1621, y dirigida al “concejo, justicia y regimiento” malagueño. En ella se notifica que se están armando tres escuadras de navíos “gruesos”, con algunas galeras, en el puerto de Argel y su objetivo era saquear Málaga. El servicio de espionaje español estaba bien informado de la estrategia a seguir en el asalto. Una atacaría en cualquier lugar de la costa con el fin de que acudiesen allí la mayor parte de las fuerzas militares malagueñas. De esta forma quedaría el puerto desguarnecido, momento que sería aprovechado para cercarle con las otras dos e invadir la ciudad. Las tres estaban dirigidas por un cristiano renegado, capitán de navío, al que seguían otros 120 apóstatas y 6.000 turcos con ánimo de realizar una expedición de pillaje no sólo en Málaga, sino también tierra adentro, por lo que el rey solicita en la real cédula que sea prevenida la “gente de guerra” (18). En este mismo año es atacada Adra y, para reforzar el ejército, se hacen levas en Alhaurín, Cártama, Alora y Casarabonela. A la vez, se ordena rehacer las murallas y subir los salarios a los vigías de las torres y a los “escuchas” que recorrían la costa. En 1625 los posibles ataques provienen también del Atlántico. Tras el asedio de Cádiz por los ingleses, se teme suceda lo mismo en Málaga. Ante esta perspectiva, se concede un presupuesto de 8.000 ducados, que se obtendrían mediante el arriendo y reparto de la Dehesa del Prado, para reparar fortificaciones y murallas (19). Por ser el puerto un punto neurálgico con respecto al Mediterráneo y el Atlántico, siempre tendrá que estar a la defensiva de posibles agresiones pues, debido a la política ofensiva de Olivares, podían provenir tanto del norte africano como de las potencias marítimas europeas, convirtiéndose en una constante que se manifiesta, abundantemente, en los fondos del archivo municipal malagueño.

A causa de las continuas guerras, mantenidas por los Austrias Menores para conservar sus amplios dominios, los hombres de Málaga tendrán que soportar las incesantes levas efectuadas por la Corona. En 1628 marcha el tercio de Simón de Mocreña a luchar en las campañas militares de los Países Bajos. Entre sus soldados van tres compañías andaluzas que pertenecen a Ronda, Antequera y Málaga, formadas respectivamente por Lucas Navarrete, Bernardo de Santisteban e Ignacio de Zayas Bazán (20). De la misma forma se reclutarán malagueños para nutrir los ejércitos que marchan a Cataluña, Francia u otros lugares (21). El sistema para realizar las levas se encuentra especificado en las actas capitulares de 1638. El procedimiento era muy simple: de cada 100 vecinos tenía que entrar 1 en milicias y la elección se hacía por sorteo (22). En ocasiones excepcionales, se solicitaban voluntarios, como sucede en 1647, cuando don Juan de Austria hace escala en el puerto con su escuadra destinada a finiquitar el movimiento secesionista de Nápoles y, al ser recibido con grandes honores por el cabildo, le hará la solicitud de 100 voluntarios para engrasar sus fuerzas militares (23).

(19) *Ibidem*, fols. 71-72, 140, 142, 148, 480-540. Pedro Pacheco, comisionario general de la Infantería de España, solicita a la Corona que de los fondos del Pósito se pagasen las fortificaciones necesarias para proteger Málaga, los cuales serían reingresados mediante los Propios de la ciudad. Desde Madrid, 23 de agosto de 1625, se envía un real despacho solicitando una relación de los Propios y rentas malagueñas, quienes eran los adeudores y qué cantidades se habían sacado del Pósito para invertir en las defensas.

(20) *Ibidem*, Libros de Cabildo, (L. de C.), n.º 49, fols. 247v-248v.

(21) *Ibidem*, C. de O. lib. n.º 21, fols. 61 y 167. En 1644 se solicitarán 200 soldados con destino a Ceuta y en 1645 se reclutarán otros 500 para surtir la Real Armada.

(22) *Ibidem*, L. de C., n.º 54, fols. 240v-241 y 247-247v. Las actas capitulares corresponden al 3 y 6 de diciembre.

(23) *Ibidem*, C. de O., n.º 21, fol. 240. Real cédula de Felipe IV dada en Madrid, 7 de junio de 1647.

Estas son las líneas generales de la situación del puerto de Málaga hasta el reinado de Felipe IV, donde queda de manifiesto su importancia comercial y militar, la cual perdura en la primera mitad del siglo XVII, aunque sin el auge característico del XVI.

II.— Embargo de navíos.

El embargo de navíos rebeldes decretado por Felipe IV se llevará a cabo, en los puertos de Andalucía, por medio de una Comisión que la Corona establece en la real cédula del 12 de octubre de 1623. Su dirección estará a cargo del secretario del Consejo de Guerra, Pedro de Arce, y tendrá como colaboradores a Diego de Castro Cortazar “y otras dos personas”. Una de ellas, Juan Person, se especifica en el primer concepto correspondiente a los gastos de 1624. El 11 de octubre el rey había ordenado a su secretario Pedro de Contreras que se financiase la misión con 1.000 ducados, abonados “por el Consejo de Hacienda, para gastos secretos de su real servicio”. La cantidad sería entregada a Pedro de Arce en moneda de plata doble (24). Los gastos realizados por la Comisión tendrá que especificarlos en una relación jurada, donde estén asentadas las cantidades utilizadas. Las cuentas se entregan en Madrid, 12 de enero de 1629, y quedan registradas en los Libros de la Secretaría de la Cámara de Castilla (25).

De los 374.000 maravedís concedidos, sólo se desbolsan 195.202, quedando un saldo favorable de 178.798 que Felipe IV entrega como merced a Pedro de Arce, según consta en la siguiente real cédula:

Contador mayor, presidente y contadores de mi Contaduría Mayor de Cuentas sabed que yo he hecho merced, como por la presente se la hago, a Pedro de Arce, mi secretario de la guerra, de que ciento y setenta y ocho mill setecientos y noventa y ocho maravedís, que se le han hecho de alcance líquido en la cuenta que ha dado de los maravedís que recibió para los gastos que se le ofreciesen en el embargo general de los navíos de rebeldes y contrabando que se hallaron en los puertos del Andalucía y costa del Reino de Granada, no se cobren dél, por cuanto le he hecho gracia dellos. Por ende, para que lo suso dicho tenga efecto, os mando proveais y deis orden que no se cobren dél, sino que se le tieste el dicho alcance y sea dado por libre dél, para que ahora ni en ningún tiempo se le pida, ni cobre, ni a sus herederos por la razón que queda dicha. Lo cual es mi voluntad que así se haga y cumpla solamente en virtud desta mi cédula, habiendo tomado la razón della don Juan del Castillo, mi secretario y del Registro de mercedes, y los contadores de la razón de mi Hacienda, sin otro recaudo alguno. Y a los unos y a los otros relevo de cualquier cargo o culpa que por ello os pueda ser imputado. Fecha en Madrid, a nueve de mayo de mill y seiscientos y veinte y nueve años (26).

(17) VINCENT, B., *Málaga, port de...*, p. 123.

(18) Archivo Histórico Municipal de Málaga (A.H.M.M.), Colección de Originales (C. de O.), lib. n.º 11, fols. 65-69v. La misma referencia se encuentra en los fols. 133-134.

(24) En la partida de cuentas se cotiza, en esta ocasión, el ducado a 374 maravedís, no a 375 que es la más usada. Queda especificado en el documento que se trata de “mill ducados de once reales en moneda de plata”.

(25) Archivo General de Simancas (A.G.S.), Contaduría Mayor de Cuentas (C.M.C.), 3.ª ep., leg. 2267, n.º 10. Las cuentas abarcan un total de 9 folios sin numerar, donde se incluyen las dos reales cédulas de 1623 y 1629.

(26) *Ibidem*. Está refrendada por Miguel de Ipeñarrieta.

Sum. de la Datta

ce	re	Dr	
ce	Dr	re	le
ce	Dr	re	uy
ce	Dr	re	le
ce	Dr	re	le
ce	Dr	re	le

ce Dr. y

Monteclaro	re	uy	Dr
La Datta	ce	Dr	y
Alcanfe	ce	uy	Dr

Balance final de los gastos sufragados por la Comisión formada para el embargo de navios holandeses. (Archivo General de Simancas, Contaduría Mayor de Cuentas, legajo 2267, 3.ª época, n.º 10).

El desglose de los conceptos en que son invertidos los 1.000 ducados de plata se resumen en el cuadro que a continuación se interpola.

Gastos de la Comisión (1623-1624)

Carta de pago	Perceptores	Maravedís
12 octubre	Diego de Castro: desplazamientos	112.200
18 "	Guillermo Mullenbach: desplazamientos	17.000
24 "	Alonso Durán, correo: Málaga-Sanlúcar y Sevilla	10.880
25 "	Diego Jiménez Montañés, correo: Málaga-Lisboa	7.880
28 "	Gonzalo Suárez, correo: Málaga-Madrid	1.700
30 "	Lorenzo González, correo: Málaga-Marbella	748
31 "	Juan Rubio, correo: Málaga-Vélez	816
7 noviembre	Domingo de Bustillos, correo: Málaga-Madrid	10.234
20 "	Jorge Núñez, correo: Sanlúcar-Málaga	4.470
24 "	Hernán Pérez, correo: Sanlúcar-Sevilla, Sanlúcar y Cádiz	2.142
15 diciembre	Juan Valenciano, correo: Cádiz-Málaga	4.964
22 "	Diego Díaz, barquero: Sanlúcar-Sevilla	6.120
4 enero	Rodrigo Esteban, arráez: Sevilla-Sanlúcar	6.800
6 "	Domingo Bustillo, correo: Sanlúcar-Sevilla	3.332
19 "	Clemente Arias, correo: Puerto de Santa María-Sanlúcar	544
24 "	Juan de Sequeros, correo: Cádiz-Sanlúcar	272
24 febrero	Brone García, arráez: Sanlúcar-Sevilla	5.100
—	Pedro de Arce, remuneración por real cédula	178.798
	Total.....	374.000

Se puede apreciar que los desembolsos se reducen a tres partidas: correos, desplazamientos y bonificación real. Los primeros serán estudiados en el apartado correspondiente. Los segundos se hacen casi siempre en falúa por ser su punto de destino el puerto fluvial de Sevilla, que mantiene su importancia en el siglo XVII, sobre todo en el aspecto administrativo, y donde son embargados también algunos navíos holandeses, teniendo que ir Pedro de Arce con Alonso Cruzate "y otros ministros" a inspeccionarlos (27). La tercera será la cantidad más importante, representando un 47,81% del total, como puede apreciarse en el siguiente cuadro.

Concepto	Maravedís	%
correos	47.982	12,83
desplazamientos	147.220	39,36
bonificaciones	178.798	47,81
Totales.....	374.000	100,00

(27) DOMINGUEZ ORTIZ, A., *Orto y ocase de Sevilla*, ed. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1974, p. 136. Especifica que una de las causas que ocasiona la decadencia sevillana son las pocas condiciones del Guadalquivir para mantener una fluida e importante navegación. Los aluviones formaban la famosa barra de Sanlúcar, nefasta para las embarcaciones. Al mismo tiempo, su cauce resultaba insuficiente para la capacidad de los barcos del XVII que desplazaban de 200 a 500 toneladas.

Si a los 47.982 maravedís les añadimos los 90.704 de los correos que se asientan en el cuadro 10, nos arroja una suma de 138.686 que representa el líquido utilizado para este concepto en la operación de embargo realizada durante los años estudiados. Cantidad nada despreciable que resalta la importancia de este servicio, necesario para mantener una continua información y coordinar todos los movimientos. De esta forma se podía jugar con el factor sorpresa en la confiscación de barcos.

La Comisión nombrada funcionó desde el 16 de noviembre al 7 de julio de 1624, según queda registrado en la contabilidad que el pagador de las Armadas y Fronteras de Málaga, Pedro de Moriana Osorio, efectuó de manera minuciosa, dejando asentadas incluso las partidas más pequeñas en el debe y haber. Así mismo tuvo el cargo de depositario con la obligación de ingresar el numerario recibido en el arca de las tres llaves. La relación de cuentas queda finalizada en Málaga el 10 de julio de 1629. El 1 de octubre de 1630 llegan a Madrid y dan fe de las mismas Juan de Salazar y Juan Moreno de Alarcón. Este último rubrica cada uno de los conceptos que se asientan en el cargo y data. A su vez, quedan registradas en los libros de veeduría y contaduría de las Armadas y Fronteras de Málaga. En esta ocasión, hace el oficio de veedor y contador Thomas de Gálvez, por mandato de Marcos de Peñavera que detentaba el título oficial de dicho cargo.

Todas las operaciones anotadas, tanto en las entradas como en las salidas, se hacen por carta de pago ante un escribano y están resumidas en los cuadros 1 y 2 que se adjuntan al final. La contabilidad de la data es tan sumamente amplia que se ha desglosado en los cuadros comprendidos entre el 3 y el 10.

La moneda manejada con más frecuencia son los reales, pero también se manipula con maravedís, ducados y, en raras ocasiones, escudos. Así mismo, constantemente se hace mención de que el numerario utilizado es en vellón, haciendo la salvedad cuando se trata de plata doble. Por tanto, me he visto obligada a pasar todos los valores a maravedís, con el fin de dar una mayor unidad a las cuentas y conseguir una mejor comprensión.

El paquete que forma la relación consta de 22 pliegos con 52 folios perfectamente conservados. Respecto a la técnica reflejada en ellos se reafirma lo dicho por Chaunu:

Il est bien connu, c'est une réflexion que l'on peut faire à propos d'autres cas, qu'aux XVI^e siècles les techniques comptables des agents de l'État étaient très en retard par rapport aux techniques des particuliers qui connaissaient, depuis le XIV^e siècle, la comptabilité à partie double, alors que les papiers de l'État en étaient encore au système traditionnel du cargo (entrées) et data (sorties) (28).

No obstante, siguiendo al mismo autor, la contabilidad es clara y ordenada, donde se totalizan los efectivos al final de cada folio que, a su vez, son sumados al término de las partidas, como se comprueba en el ejemplo adjuntado en la lámina referente al balance de la Comisión. Lo mismo sucede con la serie de cuentas presentadas por Moriana Osorio. Todos los folios van perforados en la parte superior y están divididos en columnas: una destinada para el concepto, otra para los valores y, en ocasiones, una tercera para adicionar pequeños asientos que se abonan en una misma carta de pago (29).

(28) CHAUNU, H. y P., *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, ed. Armand Colin, Paris, 1955, vol. 6, p. 178.

(29) *Ibidem*, pp. 178-182. La descripción que hacen los Chaunu de los documentos coinciden, en gran parte, con los manejados para este trabajo.

En el balance queda constancia de la burocracia representada por factores, pagadores de las armadas, tenedores de bastimento, veedores, contadores, escribanos reales y públicos, jueces, secretarios, comisionados, asistentes, administradores de almojarifazgos, tesoreros de alcabalas, alcaldes de aduana y un largo etcétera que haría interminable la lista, la cual se ve incrementada por un funcionariado jurídico, debido a los interminables pleitos que se interponen a causa de las tripulaciones cautivas o mercaderes perjudicados por los embargos. Contra ellos interviene los poderes centrales y a su favor suelen hacerlo los locales (30). Esta clase social está reflejada básicamente en el cuadro 9, con un costo de 114.996 maravedís, cifra a la que se ha de añadir los 112.200 abonados a Diego de Castro y Juan Person, miembros de la Comisión. La suma de ambas cantidades equivale al 11,85% de los gastos totales, representados en el cuadro 2 (31). Queda demostrado el peso del aparato burocrático bajo los Austrias que no produce y es una onerosa carga para la Real Hacienda (32).

En total, los funcionarios y burócratas percibirán la cifra de 227.196 maravedís que absorberán los escasos beneficios que hubiesen quedado al realizar el saldo. Este se reduce a la cantidad insignificante de 16 maravedís, si bien Moriana Ossorio obtiene una diferencia de 12, debido a una de las pequeñas equivocaciones que se encuentran a lo largo de la teneduría. Todas van siendo subsanadas por el contador en los totales a pie de folio, pero en el sumario general de la data hay un error de 4 maravedís respecto a la carta de pago del 17 de julio, donde él asienta 71.948.

Por elaborar toda la liquidación se le abonan 28.560 maravedís, cantidad sumamente baja que no guarda relación con la minuciosidad del trabajo, como él mismo expone:

Más se me han de recibir en data ochocientos y cuarenta reales que valen veinte y ocho mil y quinientos y sesenta maravedís, por otros tantos que el dicho secretario Pedro de Arce me libró en consideración del trabajo y ocupación que tuvimos, yo y un oficial que ocupé, en recibir los maravedís del cargo desta cuenta y en la distribución dellos, lo cual fue de trabajo y costa, porque se hicieron pagamentos por menor a las guardas de los navíos, maestros y marineros que estuvieron presos, correos y otras diversas personas. Y porque todo el dicho dinero que así recibí y distribuí fue en vellón, en que hubo mermas y faltas de sportillas, y porque sólo gozaba de sueldo doscientos y cincuenta ducados cada año, que es la mitad del que tiene el oficio de pagador que ejerzo, y que no tengo sueldo para oficial que me ayude, y por ser esta ocupación extraordinaria, que no está comprendida en mi título, y porque el haber entrado este dinero en mi poder sólo fue en el entretanto que la dicha ciudad de Málaga nombrase depositario general, que no le tenía nombrado, y que quedé obligado a dar esta cuenta de lo que recibí y gasté, me señaló el dicho secretario Pedro de Arce doce escudos de salario, de a diez reales cada uno, cada mes por vía de salario, conforme la or-

(30) A.H.M.M., C. de O., lib. n.º 11, fols. 146-146v. En un despacho del Consejo, fechado en Madrid el 12 de diciembre de 1623, se pide sean remitidos los autos de procesamiento contra diferentes extranjeros, a los cuales se les habían requisado los bienes por encontrarse involucrados en el embargo de navíos. El capitán Jerónimo de Priego Pedraza, regidor malagueño, interpone recurso de apelación por los perjuicios económicos que podía sufrir el tráfico mercantil del puerto.

(31) El porcentaje se obtiene de los siguientes: 5,85 de los comisionados, 3,75 y 0,76 de funcionarios y 1,49 del pagador.

(32) Para ampliar el tema puede consultarse: E. GARCIA DE ENTERRIA, *La Administración española*, ed. Alianza, Madrid, 1972; J. GARCIA MARIN, *La burocracia castellana bajo los Austrias*, ed. Universidad de Sevilla, Sevilla 1976; P. GOUBERT, *El Antiguo Régimen. 2. Los poderes*, ed. Siglo Veintiuno, Madrid, 1979; C.E. LABROUSSE y otros, *Ordenes, estamentos y clases*, ed. Siglo Veintiuno, Madrid, 1978; J. A. MARAVALL, *Poder, honor y élites en el siglo XVII*, ed. Siglo Veintiuno, Madrid, 1979; M. I. PEREZ DE COLOSIA RODRIGUEZ, *La crisis de Málaga...*, y A. DOMINGUEZ ORTIZ, *Las clases privilegiadas en la España del Antiguo Régimen*, ed. Istmo, Madrid, 1973.

den que tuvo de su Majestad para poder señalar los que le pareciese a las personas que se ocupasen, y me moderó el tiempo que me ocupé en sólo siete meses, conque no pudiese pedir ayuda de costa, ni otra cosa alguna (33).

1.— Barcos.

Los tipos de barco que se construyen en el XVII, vienen a tener las mismas características que los del XVI. La marina mercante adquiere una gran importancia, y no son casos extraordinarios encontrar naves comerciales con una capacidad de carga superior a las 1.000 toneladas.

La estructura mercantil del seiscientos exigía abundantes navíos que estuvieran perfectamente acondicionados, porque las rutas comerciales marítimas abarcaban todo el globo terráqueo. En 1650 serán los holandeses quienes consigan obtener la supremacía en los mares, gracias al triunfo bélico obtenido sobre España y a la perfecta organización que poseía la *Ducht East India Company*. La consecución de este objetivo había sido obstaculizado continuamente por la Corona española, capturando su flota mercante por medio del corso o embargándola en los puertos españoles. Además de apropiarse de los barcos holandeses, se conseguía un segundo efecto: gravar el costo de sus mercancías, al tener que buscar sistemas de protección que repercutían en el precio de los productos transportados.

España no poseía una armada lo suficientemente numerosa para proteger todas sus posesiones marítimas por tanto, la captura de cualquier tipo de navío siempre era bien acogida por Felipe IV. El sistema toma forma jurídica en las Ordenanzas del 24 de diciembre de 1621, donde quedó legalizado el corso “contra turcos, moros y moriscos, como contra los rebeldes de los Islas de Holanda y Zelanda”. Queda refrendado el 12 de septiembre de 1624 al conceder grandes privilegios a los armadores y gente de mar que se dedicaran a este tipo de operaciones (34). Como resultado, la flota destinada a Flandes capturó, desde 1626 a 1634, 1.500 embarcaciones de las cuales dos tercios pertenecían a los holandeses (35). Estas medidas se ven reforzadas por la real cédula del 12 de octubre de 1623, en la cual se da “instrucción y orden” a Pedro de Arce para realizar “el embargo de los navíos de Holanda y Zelanda, que habeis de hacer en los puertos de la provincia de Andalucía y Reino de Granada”, con el fin de eliminar algunos de los barcos dedicados a trasladar sus mercancías, pues el bloqueo comercial de sus puertos era empresa difícil de llevar a cabo con éxito (36). El Conde-Duque tuvo dos proyectos para minar la economía de los rebeldes: uno consistía el cerrarles el paso por el estrecho de Gibraltar, caso en el que quedaban incluidos también los ingleses y donde Málaga desempeñaría un importante papel; y el otro, en formar una compañía con flamencos y hanseáticos para hacerles la competencia. Ambas disposiciones no llegaron a cumplirse (37). Tanto Inglaterra como Holanda si-

(33) A.G.S., C.M.C., 3.ª ép., leg. 2266, n.º 17, pliego 22. En realidad sobre pasaron los siete meses y medio el trabajo de llevar el debe y haber, pero el salario acordado ajusta con los maravedís recibidos. Las sumas totales del cargo y data se encuentran en los cuadros 1 y 2, el segundo no cuadra con el contador en los 4 maravedís mencionados.

(34) ALCALA-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., *España, Flandes...*, p. 77. Los corsarios solían ser propietarios privados de buques de guerra que capturaban naves enemigas, las cuales llevaban a su país, donde eran vendidas con todas las mercancías. Esto ocasionaba pingües beneficios a los comerciantes que los equipaban. También entraban en el reparto del botín los maestres y la tripulación. Para realizar la guerra de corso se tenía que disponer de licencia real a fin de que fuera legal. Cfr. J. H. PARRY, *Europa y la expansión del mundo*, ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1968, pp. 99-103; J. L. AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, *El corso marítimo*, ed. C.S.I.C., Madrid, 1950, L. A. da FONSECA, *Navegación y corso en el Mediterráneo Occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV*, ed. Universidad de Navarra, Pamplona, 1978.

(35) DOMINGUEZ ORTIZ, A., *El Antiguo Régimen...*, p. 376.

(36) A.G.S., C.M.C., 3.ª ép., leg. 2266, n.º 17, pliego 1.

(37) COOPER, J. P., *El dominio de los mares en “Historia del Mundo Moderno”*, Cambridge University Press, ed. Ramón Sopena, S.A., Barcelona, 1976, vol. IV, pp. 157-168. Intentó la creación de la compañía en 1624 pero su finalidad fue modificada, 1626, siendo utilizada la flota flamenca para realizar la guerra del corso en el Báltico.

guieron manteniendo su comercio con el Mediterráneo a lo largo del siglo XVII. Los puertos de Barcelona, Alicante y Málaga serán los más frecuentados, con la congratulación de las autoridades locales por los beneficios que se obtenían, los cuales repercutían en la economía de la ciudad y provincia (38).

Muchas veces, los barcos comerciales eran empleados con fines bélicos. Para este objetivo no servían los embargados en Málaga, debido a que carecían de la envergadura necesaria para ser utilizados en la Armada de España. No obstante, cuando eran necesarios muchos navíos por el movimiento de tropas, se confiscan todo tipo de embarcaciones, aún las peninsulares, hasta tal punto que en 1639, Felipe IV dispone requisar 30 urcas españolas para transportar hombres y materiales de guerra, junto con los bajeles necesarios y los mercantes que, por sus dimensiones, permitiesen el transporte de los vastos contingentes necesarios para la Gran Armada. Se ejecutan las órdenes con tal ahínco que los barcos estatales tenían que ir provistos de amplias certificaciones, si no querían ser secuestrados (39). Todos los sistemas utilizados para efectuar los embargos eran válidos. Entre ellos, el más fructuoso consistía en introducir testigos falsos entre la tripulación para que declarasen a favor de las autoridades. Así se manifiesta en una carta que Pedro de Arce dirige al marqués de Aytona, 15 de octubre de 1632, solicitando que en “los bajeles de rebeldes holandeses” que salen de sus puertos se les pudiese “meter mercaderías y testigos” para “asegurar las condenaciones”, pues era sabido que solían traficar en los puertos españoles con documentación falsa (40).

Como resultado de esta íntima relación entre la marina mercante y la armada, seguirá manteniéndose la utilización de buques comerciales con objetivos militares. Una de las razones está en la finanzas. España no disponía de suficientes medios para construir los barcos de guerra necesarios y se recurre al embargo de los privados. El duque de Medina Sidonia ya se percató del perjuicio que esta medida suponía para la economía mercantil y, en 1601, solicitó a Felipe III que la Corona adquiriese las embarcaciones que precisaba la Armada para no tener que incautar las de los navieros (41). De hecho, a partir de 1621 se inició el descenso del tráfico marítimo, disminuyendo el total de barcos no sólo por los problemas financieros, sino también por las guerras, el corso, la piratería y los temporales. Las tres primeras razones motivaban que los navíos mercantes estuvieran artillados lo más fuertemente posible, según les permitiese su arqueo. Ya se ha dicho que el corso se podía efectuar bajo la bandera de una potencia marítima y, la misma situación, se daba en la piratería, siendo famoso el caso inglés en tiempos de Isabel I. Ambos están dentro de los tipos de guerra económica que, durante los tiempos modernos, se perpetraba con los países enemigos.

Para Alcalá-Zamora, en la contienda hispanoholandesa, se dan cuatro tipos de guerra económica: obligar a grandes movilizaciones del ejército; cortar la llegada de las principales fuentes económicas, como eran los metales preciosos americanos; activar el contrabando y, finalmente, fomentar la inflación introduciendo moneda falsa en el país. Los dos últimos eran verdaderamente lucrativos para los holandeses y muy utilizados (42). El fraude monetario queda registrado en el paquete de documentos utilizados. En una carta de pago, 19 de julio, se incluyen 952 maravedís como retribución a los peones que trasladaron vellón falso, hallado en el navío *La*

(38) VAZQUEZ DE PRADA, V., *Historia económica y social de España. Los siglos XVI y XVII*, ed. Confederación Española de Cajas de Ahorro, Madrid, 1978, vol. III, p. 477.

(39) ALCALA-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., *España, Flandes...*, p. 413.

(40) A.G.S., Sección de Estado, leg. 2046, fol. 63.

(41) CIPOLLA, C., *Cañones y velas*, ed. Ariel, Barcelona, 1967, p. 87.

(42) ALCALA-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., *España, Flandes...*, pp. 116-117.

Fortuna de Samalo, hasta los almacenes de Francisco Solimán, concepto incluido en el cuadro 4. La estafa era tan gravosa a la Real Hacienda que Felipe IV da la siguiente disposición a Pedro de Arce para registrar los barcos:

De los navíos que quedaren embargados se ha de inventariar la mercadería y el navío, aparejo, artillería y municiones. Y averiguar si han descargado alguna en tierra que género de cosa y cantidad, y en poder de qué personas ha entrado y, mirar mucho, si traen moneda falsa de vellón, porque se ha entendido viene en el lastre, o pude ser venga entre panes de cera o entre plomo, como ha sucedido algunas veces (43).

La Corona española necesitaba abundante numerario para la supervivencia de sus dominios y se obtenía de América. Era imprescindible equipar y modernizar el ejército, teniendo que trasladar hombres, pertrechos y abastecimientos a lugares determinados y en el momento oportuno. El éxito de la operación dependía casi exclusivamente de los fondos disponibles, por tanto los triunfos bélicos en los Países Bajos estaban íntimamente relacionados con la llegada de la Flota de Indias (44). Si por algún motivo —curso, piratería, naufragios, etc.— no llegaba, la Real Hacienda tenía que suplir la falta de numerario con nuevos impuestos, que van originando tensiones sociales al repercutir en la carestía de vida. Se produce un alza de precios que abarca de 1621 a 1626. En 1627, debido a la inflación, los Fugger cotizan el vellón castellano a un 45% de su valor nominal. De la misma manera los premios de la moneda de plata ascienden a un 80%. El cataclismo económico es tan descomunal que si en 1624 se decretó la pena de muerte contra aquéllos que introducían, fraudulentamente, el cobre y la moneda falsa, como en el caso del navío holandés embargado, a partir del 2 de febrero de 1627 quedan sometidos a la jurisdicción del Tribunal de la Santa Inquisición (45).

La flota mercante española estaba compuesta por diferentes tipos de barcos comerciales utilizando, en la zona dominada por los holandeses, los siguiente: nao, filibote, pataches, zabras y pinazas. La nao era una nave de altura por lo que no podía amarrar en los puertos de aguas bajas, teniendo que anclar a cierta distancia. Podía alcanzar hasta 700 toneladas, pero su capacidad media oscilaba entre las 250 y 500. Cantaba con cuatro palos: bauprés, trinquete, mayor y mesana. Su aparejo era redondo, exceptuando la mesana que portaba vela latina, siendo muy similar a la carabela. El filibote representaba el barco ideal para las aguas del Báltico y Mar del Norte por ser de origen holandés. Poseía gran ligereza y al ser más plano podía varar en cualquier tipo de muelles o playas. Su capacidad media venía a ser de 200 toneladas, pudiendo alcanzar las 300. El velamen se distribuía en tres mástiles y se parecía mucho a la urca, también de origen neerlandés, pero más pesada y lenta. Los más pequeños eran lo petaches, zabras y pinazas. El arqueo de las dos primeras variaba de 80 a 120 toneladas y su escaso peso las hacía ser muy rápidas. Se utilizaban para cabotaje, sobre todo los pataches, que asimismo desempeñaban el papel de patrulleros. La pinaza se empleaba para la navegación de bajura y pesca (46).

La galera fue una embarcación idónea para el Mediterráneo, pero no para las aguas del Atlántico. Puede afirmarse que no desaparecieron hasta el siglo XVIII a pesar de su escasa capacidad y los problemas que ocasionaba la búsqueda de remeros, teniendo que ser sustituidos por

(43) A.G.S., C.M.C., 3.ª ép., leg. 2267, n.º 10, s.f.

(44) VICENS VIVES, J., *Coyuntura económica y reformismo burgués*, ed. Ariel, Barcelona, 1971, pp. 112-116.

(45) ALCALA-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., *España, Flandes...*, p. 127. Cfr. E. J. HAMILTON, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, ed. Ariel, Barcelona, 1975, p. 95. El 13 de septiembre de 1628 se sustituyó la pena de muerte ordinaria, con la que eran condenados los contrabandistas del vellón, por ser quemados en la hoguera.

(46) VAZQUEZ DE PRADA, V., *Historia económica...*, pp. 467-468.

prisioneros (47). El cambio del elemento humano por la vela y el reemplazo de los soldados por cañones, representarán el paso más trascendental en la navegación de los tiempos modernos. No obstante, este tipo de barco se mantuvo en las flotas de guerra mediterráneas, porque las armadas turcas seguían utilizándolo. La técnica náutica tenía que ceñirse a las circunstancias y construir el mismo tipo de nave empleado por los países enemigos. Ante una escuadra de galeras los *round-ships* a vela resultaban vulnerables y sólo podían ser empleados como servicios de transporte o unidades de reserva (48).

El galeón era semejante a la galera, pero podía ir perfectamente armado, sirviendo tanto de buque mercante como de combate. Medida poco adecuada porque las armadas debían de estar exclusivamente formadas por barcos de guerra, que soportasen la artillería pesada y resistiesen las andanadas de los adversarios. La capacidad media de esta nave oscilaba entre las 800 y 900 toneladas y podían sobrellevar un centenar de cañones, cuando estaban destinadas a fines bélicos (49).

En el siglo XVI se consiguieron grandes avances en la arquitectura naval, buscando siempre mejorar la velocidad, maniobra y capacidad de carga. Durante esta centuria la mayoría de los barcos salían de los astilleros cantábricos, pero a partir de la mitad del XVII la construcción naval no sobrepasó el 45%. De esta forma se testimonia el hundimiento náutico español que dará paso al apogeo marítimo inglés y holandés (50).

Las potencias navieras para mantener su preponderancia marítima, debían de resolver el problema de los materiales imprescindibles para que un astillero mantuviese un ritmo favorable de producción. Las materias primas más necesarias eran la madera, cordajes, resinas y lonas. Además se requería una buena situación geográfica y abundante mano de obra. Los recursos madereros fueron vitales, pues este producto había aumentado su precio once veces en los años comprendido desde 1500 al 1624, habiéndose empeorado al dominar los holandeses las rutas comerciales de la madera (51). Con el roble se hacían los cascos, resultando muy útiles los denominados "robles nudosos" a causa de su curvatura natural. El abeto de Riga fue imprescindible para los palos mayores pero, a finales de siglo XVII, se vio sustituido por el abeto americano. Las Provincias Unidas eran también los intermediarios del resto de las materias primas, principalmente del cáñamo y el alquitrán. Pero su comercio no se reducía a los productos mencionados, sino que igualmente se dedicaba a suministrar barcos de guerra y mercantes, los cuales eran comprados en muchas ocasiones por los propios países rivales, como en el caso de España (52). Los astilleros de los Austrias no producían con la rapidez necesaria por la falta de protección estatal y de materias primas. Otro problema era que los capitales no se invertían en la construcción naval debido a las constantes requisas que hacía el Estado y que ya denunciara el marqués de Medina Sidonia (53).

De la misma manera, para mantener en perfectas condiciones las flotas de guerra y mercante se hacía indispensable poseer una serie de pequeños astilleros, estratégicamente repartidos a lo

(47) La esclavos, para servir de remeros, se continuaban utilizando en algunos países europeos, pero este medio de propulsión marítimo estaba siempre mediatizado por las enfermedades, sobre todo la peste, derivadas de las condiciones inhumanas en que trabajaban.

(48) HALE, J. R., *El ejército, la marina y el arte de la guerra*, en "Historia del Mundo Moderno", Cambridge University Press, ed. Ramón Sopena, S.A., Barcelona, 1976, vol. II, pp. 345-350. Las galeras, además de los remos, poseían dos mástiles con velas latinas.

(49) PENNINGTON, D. H., *Europa en el siglo XVII*, ed. Aguilar, Madrid, 1973, pp. 270-276. Analiza el desarrollo de las guerras navales, los corsarios, tipos de navíos y los países que detentan el poderío marítimo.

(50) COOPER, J. P., *El dominio de...*, p. 162. Un 17% se compraba en el norte de Europa y el resto venía de América.

(51) ALCALA-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., *España, Flandes...*, pp. 91-92 y 201.

(52) PENNINGTON, D. H., *Europa...*, p. 274.

(53) CESPEDES DEL CASTILLO, G., *Las Indias en el siglo XVII*, en "Historia de España y América", ed. Vicens-Vives, Barcelona, 1971, vol. III, pp. 553-554.

largo de las costas, destinados a realizar todas las reparaciones necesarias en un barco. Málaga será uno de los puertos que poseerán este tipo de industria, complementada con fábricas de velamen y otras dos muy afines que servían para pertrechar las flotas: los hornos de bizcocho y los molinos de pólvora (54). En el astillero malagueño se repara uno de los navíos embargados a los holandeses, el denominado *La Elena*, que queda reflejado en el cuadro 3. Su costo fue de 3.376 maravedís desglosados en la forma siguiente:

Concepto	Cantidad	Unidad	Total
oficiales carpinteros	6 jornales	272	1.632
„ „	6 almuerzos	20,34	122
estopa	2 arrobas	425	850
pez	4 arrobas	170	680
salea	1	68	68
transportar materiales	—	—	24

Málaga mantenía un abundante tráfico mercantil debido tanto a su comercio, como a la facilidad que encontraban los barcos en componer sus averías. Esta circunstancia hace que sea escasa casi obligada para buques de guerra y mercantes, navegando los últimos bajo las banderas más diversas por estar en manos de extranjeros gran parte del mercado, entre los que destacaban los holandeses, contra los que Felipe IV dará orden de confiscación a Pedro de Arce:

Este embargo, como lo llevais entendido, ha de ser general en todos los puertos del Andalucía y Reino de Granada. Y porque se tiene aviso que a Málaga han acudido mucho número de navíos de las islas de Holanda y Zelanda, habeis de ir derecho a aquella ciudad, juntamente con Diego de Castro Cortazar y las otras dos personas que han de ir en vuestra compañía. Y usando de mucha destreza y maña, y sin hacer ruido, el dicho Diego de Castro y las dichas dos personas han de reconocer, solamente por la vista, todos los navíos que hubiere en la bahía de aquella ciudad que fueren de fábrica flamenca, o alemana, o semejante a ella. Teniéndolos reconocidos vos, con mucho recato y secreto, tendreis juntos los barcos y gente que os pareciere que son necesarios para embargar estos navíos que ellos hubieren señalado, advirtiendo que aquella es playa abierta, y que se podrían hacer a la vela con facilidad picando los cabos. Y que convendrá que los barcos lleguen a los navíos a un mismo tiempo, y que lleven gente con armas, y que se haga en sazón que la del navío esté en tierra, o la mayor parte della. Que para que esto se pueda hacer se escribe al corregidor y al teniente de capitán general de la Artillería que os prevengan los barcos y gente necesaria, según se lo advirtiéredes, y con voz de que vais a tratar de cosas de Artillería, y fortificación y otras de mi servicio, para lo cual llevais despacho mío, les advertireis lo que han de prevenir (55).

(54) DOMINGUEZ ORTIZ, A., *El Antiguo Régimen...*, p. 131.

(55) A.G.S., C.M.C., 3.ª ep., leg. 2267, n.º 10, s.f. Real cédula otorgada en Madrid, 12 de octubre de 1623.

El total de los barcos aprehendidos, que se registran en las cuentas de Pedro de Moriana Osorio, es de 20. Están reseñados en la relación de los tripulantes cautivos y en los cuadros 1 y 6, donde se especifica días de prisión, venta de navíos, de mercancías y marineros para su vigilancia (56). Todos son mercantes pero no hay datos sobre sus características y tonelaje. Las únicas referencias aportadas que nos pueden dar a conocer su envergadura son: número de tripulantes y precio en que se tasaron. La primera no es una información válida porque muchos huían antes de caer prisioneros por tanto se desconoce su total. La valoración es la única prueba de su arqueo, pero sólo se asientan las posturas correspondientes a tres navíos. El *San Antonio* que se vende a Juan López de Villoslada por 108.800 maravedís. *El Ruiseñor* y *La Estrella de la Mañana* que son adquiridos por Tomás Colston, inglés vecindado en Málaga, por 170.000 y 340.000 maravedís respectivamente (57). Sólo estos tres quedaron reseñados en el cargo, junto con el *San Pablo* que carece de tasación. Es notoria la diferencia que existe con el número de embarcaciones asentadas en la data, donde llegan a registrarse 17 naves, de forma más o menos directa.

2.— Tripulación.

La vida de a bordo era peligrosa y dura, además de mal pagada salvo el caso de los que se dedicaban al corso. Socialmente, tampoco estaban bien considerados, a excepción de la oficialidad pues para ellos la marina representaba una carrera honrosa y, en muchas ocasiones, lucrativa. A los mercaderes les era difícil contratar la marinería necesaria, aún los mismos gobiernos tenían problemas, por lo que muchas veces fue enrolada a la fuerza, como el caso de Oquendo con respecto a los campesinos gallegos, los cuales se vieron materialmente introducidos en los barcos de guerra. Por las razones expuestas, la tripulación de un barco podía estar formada por grupos muy heterogéneos, tanto en nacionalidades como profesiones, pero siempre había un constante número de marineros expertos que prácticamente llevaban la navegación.

La actividad en un navío se mantenía a base de unos principios muy rigurosos, con una severa disciplina, fundamental para dominar una tripulación descontenta que en ocasiones estaba formada por los estratos sociales más bajos: vagabundos, borrachos, malhechores... los cuales habían sido sorprendidos en el puerto y no tenían nada que ver con los marinos profesionales. Los azotes eran uno de los castigos más usados y peores, porque podían dejar lisiado a un hombre de por vida. Estos se propinaban a la vista de todos los miembros que componían la dotación del barco para que sirviera de ejemplo.

Sus problemas se acrecentaban cuando pertenecían a flotas de potencias marítimas que estaban en guerra, como España y Holanda, ante el peligro de ser capturados. En esta tesitura se encuentran los tripulantes de los barcos embargados en Málaga, aunque su condición de marinos mercantes hace que la situación sea más llevadera, porque si es verdad que son encarcelados, también lo es que se les da opción a tener un abogado defensor en los procesos efectuados para ver su culpabilidad, como se notifica en algunos de los gastos judiciales reflejados en el cuadro 9. Entre los diversos efectivos se encuentran los 408 maravedís, dados al doctor Alejandro de

(56) Los nombres de los navíos son los siguientes: *San Andrés I*, *San Andrés II*, *San Andrés III*, *San Miguel*, *La Elena*, *San Antonio*, *La Buena Fortuna*, *San Pedro*, *El León Amarillo*, *El Sol Pequeño*, *El Gedeón Sol Grande*, *San Juan Bautista*, *San Juan Evangelista*, *San Pablo*, *La Estrella Lucero del Día*, *La Fortuna de Samalo*, *El Sol Dorado*, *El Sol Pintado*, *El Ruiseñor* y *La Estrella de la Mañana*. Junto a la típica terminología náutica se encuentra otra de tipo bíblico característica de los países protestantes, como el caso de Holanda.

(57) Del resto sólo se conocen sus compradores por la carta de pago correspondiente al 15 de julio, donde se especifica como "estuvieron amarrados en el muelle de la dicha Málaga y, en cada uno, dos de los dichos marineros. Y habiéndose vendido cuatro dellos, se despidieron sus guardas en los días que se entregaron a sus compradores", los cuales fueron Juan López de Villoslada, que además del *San Antonio* adquirió *La Elena*, Pedro Hernández de Cáceres fue a quien se le adjudicó el *San Miguel* y *San Andrés I* y Sebastián de Zambrana que compró los dos navíos "desamparados", hallados en la playa de Málaga, con todos sus aparejos de navegación.

Montoya, para defender al maestro del navío *San Antonio*. Igual cantidad recibe el procurador de la Audiencia de Málaga, Baltasar Melgarejo, “por la ocupación que tuvo defendiendo a los marineros del *Gedeón Sol Grande*”. Y el hecho más notorio es que se le liquidasen “a Juan de Villareal, procurador de causas de Málaga, doscientos reales para que pagase con ellos a los letrados y procuradores que habían de defender a los maestros de los navíos embargados en la dicha Málaga, por no tener los dichos maestros dinero, ni otras mercaderías, para pagar diferentes derechos, ni con que tratar de su defensa”. No sólo son atendidos en el aspecto jurídico sino también en el humano, pues se abonan “a Pedro de Quesada, vecino de Málaga, cien reales a cuenta de lo que hubiese de haber por la ocupación y trabajo que tenía en las Atarazanas Reales, ayudando a los maestros y marineros de los dichos navíos holandeses que estuvieron presos en ellas” (58). De aquí se desprende el interés de las autoridades locales por suavizar las tensiones con los mercaderes extranjeros y su marinería.

El número de tripulantes registrados no significa la totalidad de las dotaciones que llevasen los navíos. Muchos de ellos huían antes de caer prisioneros según hemos dicho. Como ejemplo podemos citar al *San Pablo* donde sólo son capturados el piloto y un marinero, mientras el resto abandona la nave antes de que lleguen las autoridades a tomar posesión del barco. La fuga pudo efectuarse fácilmente porque había embarrancado en las playas, un tanto solitarias, de Vezmiana al ser atacado por barcos turcos. Igualmente en la carta de pago del 18 de junio se asienta la gratificación de 112.500 maravedís hecha a unos marineros escoceses que dieron aviso de los dos navíos que se hallaron sin gente, y con banderas holandesas, en la playa de la dicha Málaga, con el riesgo de perderse por estar “desamparados” al carecer de tripulación. Las dotaciones capturadas se pormenorizan en la relación de tripulantes cautivos. Las más completas corresponden a *El Gedeón Sol Grande* y *San Juan Bautista*, seguidas de cerca por *El Sol Pequeño* y *San Andrés*. Del primer barco son aprehendidos: maestre, contra maestre, piloto, artillero, cocinero y 6 marineros. El que cuente entre sus miembros con un artificiero indica que el barco, no obstante ser un mercante, iba defendido con batería (59).

De la gente del mar, la figura más considerada después del capitán era el maestre, encargado del mando directo de los marineros y del gobierno económico. Muchas veces era el propietario del navío y hasta mercader que transportaba sus propias mercancías (60). En ocasiones sólo tenía un porcentaje de los mismos, como el maestre escocés Andrés Lanaos que se incluye en los cuadros 2 y 3, al cual le correspondía “la cuarta parte del navío, cable y vino, y lo demás que declaró pertenecerle”. La importancia de este cargo se refrenda por un dato curioso: la cantidad de maravedís que diariamente se daban para su manutención mientras estaban en cautiverio. En el cuadro 8 se especifica que en ellos se empleaban 34, mientras que en el resto de las tripulaciones sólo 24. Es obvio que el maestre tenía una dieta más selecta debido a su condición social. En ella prevalecía el bacalao, que era el producto más caro, según el cuadro 7. Los gastos de alimentación son de los más elevados con un total de 245.234 maravedís que se desglosan en dos partidas. Una se entrega a Francisco Luis de Herrera para que se encargue de los prisioneros encarcelados en las Atarazanas Reales. De la segunda se hace responsable Orlando van Buele para mantener a los que estaban en la Cárcel Pública.

El número de los contra maestres capturados es muy inferior. Frente a los once maestros, sólo

(58) A.G.S., C.M.C., 3.ª ép., leg. 2266, n.º 17, pliego 10.

(59) CIPOLLA, C., *Cañones...* Hace un estudio exhaustivo sobre las defensas náuticas y sistema de su colocación en los barcos. Principalmente se basa en los cañones, analizando la técnica de fabricación, antigüedad y costo. Para los navegantes y gentes de mar es necesario consultar a G. CESPEDDES DEL CASTILLO, *Las Indias en el reinado de los Reyes Católicos*, en “Historia de España y América”, ed. Vicens-Vives, Barcelona, 1971, vol. II, pp. 510-516.

(60) Un famoso maestre fue Juan de la Cosa, propietario de la nao *Santa María*, gran cartógrafo y piloto. El barco iba también artillado con cuatro lombardas y como armas de fuego portátil llevaba varias espingardas.

tenemos referencia de tres por haber huido los restantes, pues los holandeses tenían como norma primordial procurar, por todos los medios, no caer en cautiverio. Llegaban a tales extremos que en casos de guerra se hacían volar con su propio barco. Ante la postura de suicidio colectivo Felipe IV ordenó, como represalia, que aquellos que escaparan del fuego provocado por ellos mismos, se les hiciese ahorcar, aunque era sumamente difícil apresarlos pues preferían ahogarse a caer en manos enemigas (61). Los contra maestres eran suboficiales que dirigían los trabajos de abordaje y tenían a su cargo el cuidado de los pertrechos, víveres, armamentos ..., todo aquello concerniente a los materiales necesarios durante la navegación.

El piloto gobernaba y dirigía la navegación de un barco mercante. Encargado de los instrumentos y de cartear. Debido a la importancia de sus funciones se crearon las famosas escuelas española y portuguesa, con el fin de enseñar el "arte de marear". Tenían que ser auténticos profesionales, con estudios realizados sobre la materia, pero a veces estos puestos los ocupaban personas carentes de la preparación necesaria. La falta de buenos pilotos es denunciada en la Junta de Armas de 1636, con motivo de la formación de la Gran Armada, solicitándose que se envíen algunos de Dunkerque porque los españoles eran poco prácticos en la navegación del mar del Norte (62).

El peso específico, dentro de la dotación del personal de un barco, lo constituye la marinería, que representa los dos tercios de los holandeses cautivos. Realizaban la mayor parte de las faenas de abordaje, ayudados por los grumetes, si los había.

Por último quedan registrados dos cocineros y un cirujano entre los encarcelados. Los primeros se encontraban con escasos medios para conseguir una dieta adecuada. Las carnes frescas y verduras se pudrían, por lo tanto, las provisiones se reducían a carne de vaca, cerdo o pescados conservados en salmuera, guisantes secos, bizcocho o galleta de barco —pan recocado para que se preservase mejor—, vinagre, leguminosas, aceitunas, arroz, almendras, ajos, pasas, miel, aceite y vinagre. El vino resultaba imprescindible pues se conservaba mejor que el agua. Debido a la falta de alimentos frescos, sobre todo vegetales, y a las malas condiciones de vida a bordo, eran frecuentes las enfermedades, además de las que se contagiaban en los puertos, haciéndose imprescindible la presencia de médicos cirujanos. Estos no estaban bien pagados y a veces carecían de los suficientes conocimientos. El cuadro 6 nos aporta la remuneración que tenía un médico por visitar a un enfermo: 68 maravedís. Como cirujano tenía que actuar con bastante asiduidad, pues eran muy frecuentes los accidentes ocasionados por las poleas, sacudidas de velas, caídas desde las jarcias o arboladuras a los que se tienen que añadir las heridas ocasionadas por enfrentamientos con los piratas, corsos y barcos que navegaban bajo banderas de países enemigos.

Con respecto al apresamiento de estas tripulaciones, la real cédula del 12 de octubre de 1623 decreta lo siguiente:

La gente que se ha de traer a tierra, se ha de poner la de cada navío, de por sí, en diferentes partes y casas, y sería a propósito que esta gente estuviese también dividida y, si esto no pudiere ser, los maestros, pilotos y oficiales de los navios conviene que lo estén divididos de los marineros, porque no los puedan comunicar ni hablar, y que esto sea hasta que

(61) ALCALA-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., *España, Flandes...*, pp. 90-91. La disposición está en la real cédula del 6 de septiembre de 1621 y, vuelve a aparecer, en las Ordenanzas de Corso del 24 de diciembre del mismo año.

(62) A.G.S., Sección de Estado, leg. 2051, fol. 155.

se tomen las confesiones y retifiquen en ellas. Y luego el dicho Diego de Castro y las otras dos personas que van con vos, que son como sabeis las que él ha traído, reconocerán los maestros, pilotos, oficiales y gente de los navíos, para que digan los que tienen por holandeses, o sospechosos dello, y todos estos se asegurarán y prenderán, y si después de hecho el embargo declararen que algún navío de los embargados no es de las islas, ni de los que de ellas traen mercaderías y gente, ni tienen tal sospecha, le desembargareis luego, dando satisfacción a los maestros con tales palabras que la lleven de que no se les deseaba hacer daño, sino que se tenían con ellos muy buena correspondencia.

Así mismo han de declarar los dichos Diego de Castro y sus compañeros, por lo que toca a los maestros, pilotos, oficiales y marineros y demás gente de los navíos que se recibieren por de rebeldes, y a los que dijeren que no son de las islas dareis licencia y libertad, dejando los maestros, aunque sean de otra nación, para las causas que con ellos se hubieren de fulminar, y a la demás gente que fuere de las islas pondreis a buen recaudo sus personas, asegurando que no se ausenten (63).

No obstante las medidas tomadas es difícil aprehenderlos y, en consecuencia, hay una gran irregularidad en el número de encarcelados, que se manifiesta en el gráfico realizado sobre la tripulación cautiva (64).

Otro tipo de marinería, contemplada en la relación de cuentas, es la destinada a la vigilancia de 14 navíos embargados que está resumida en el cuadro 5. Los días que estuvieron custodiando las embarcaciones requisadas en el puerto de Málaga oscilan entre 100 y 183. Bajo el punto de vista estadístico, es interesante analizar la variable para hallar las medidas de tendencia central y dispersión, obteniendo el siguiente resultado.

x_i	n_i	$x_i^2 n_i$	x_i^2	$x_i^2 n_i$
183	3	549	33.489	100.467
176	1	176	30.976	30.976
168	1	168	28.224	28.224
156	1	156	24.336	24.336
127	3	381	16.129	48.387
120	2	240	14.400	28.800
100	3	300	10.000	30.000
Sumas	14	1.970		291.190

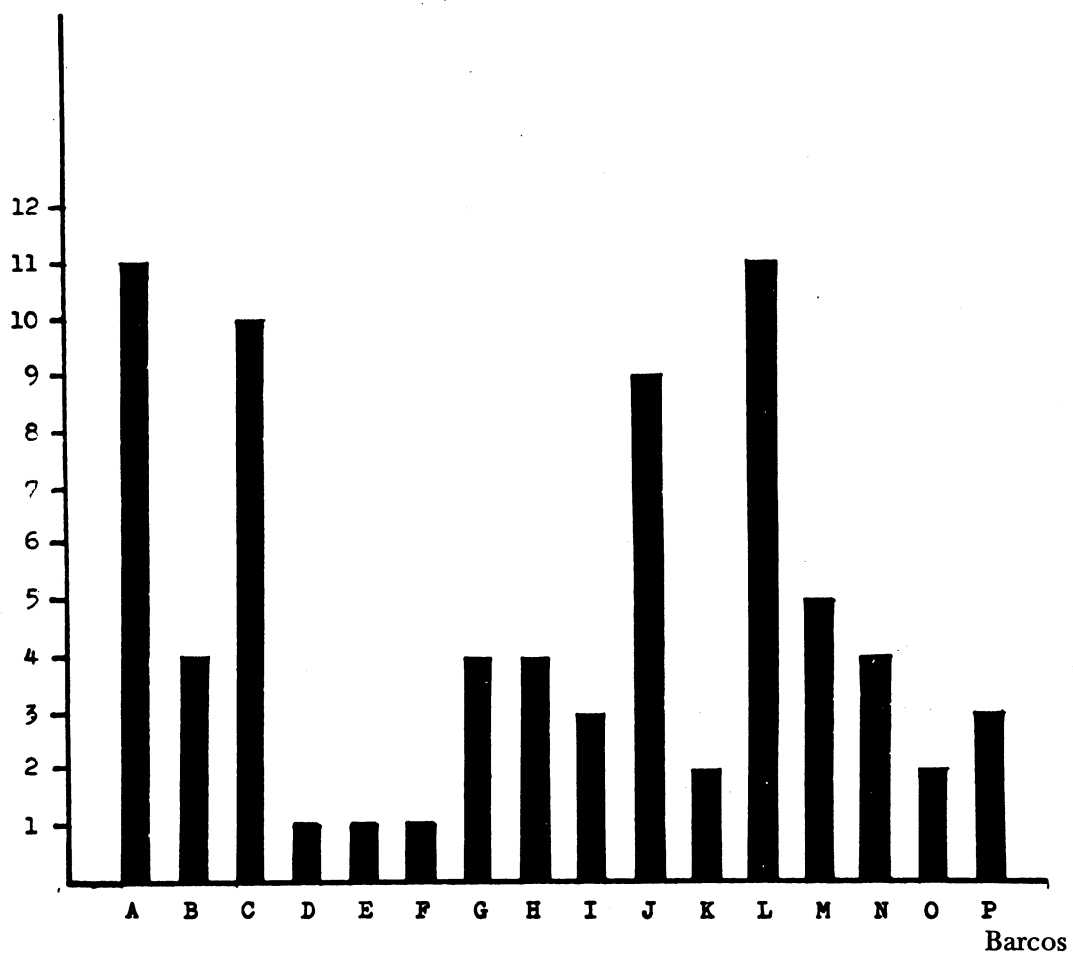
Media aritmética (\bar{X})	140,71
Mediana (Me)	127
Desviación estándar (S)	31

(63) Ibidem, C.M.C., 3.ª ép. leg. 2267, n.º 10, s.f.

(64) En el gráfico se ha representado por una letra cada uno de los 16 barcos designados en la relación de tripulantes cautivos.

TRIPULACION CAUTIVA

Prisioneros



Estos datos indican que son 140 días el promedio de las jornadas de embargo correspondiente a los 14 barcos, las cuales se encuentran muy dispersas con respecto al valor central, por cuya razón es poco representativo. Las pesquisas de estas naves se habían llevado a cabo de la siguiente forma: 13 incautadas en el puerto de Málaga, 8 por orden de Pedro de Arce y 5 por mandato del corregidor malagueño Diego de Villalobos. *El León Amarillo*, último del inventario, se capturó en la Torre de la Mar de Vélez. De todos ellos el único puesto en libertad fue el *San Pedro* al demostrar, con los salvaconductos necesarios, que no comerciaba con Holanda. Es entregado, como ordena la cédula, a su maestre Gerardo Cornelio que solo estuvo 12 días en prisión y sus marineros 7, sin embargo al barco se le retuvo 176 a causa del aparato burocrático.

Con respecto a las remuneraciones percibidas, por jornadas de 24 horas, hay una variación que oscila entre los 204 a los 170 maravedís. La cantidad más baja se debía a tener un trabajo menor "y estar con menos peligro de tormentas por ser verano". Este salario mínimo corresponde a los marineros vigilantes de los 5 últimos barcos registrados en el cuadro, en los cuales sólo había un marinero, mientras que en los restantes quedaban dos, obedeciendo el siguiente mandato real:

Dareis orden a la gente que fuere a los navíos que entrando en ellos recojan la gente que hallaren en un puesto, y que allí les pongan guarda y luego claven las escotillas y portas de la artillería, asegurando lo que estuviere embarcado en el navío. Y hecho esto se sacará la gente del navío a tierra, dejando en cada uno de los embargados dos o tres marineros de ellos para que le guarden, y vean que no se defrauda nada de la hacienda que traen. Y demás de ellos se ha de poner gente española de guardia en cada navío, la que pareciere que es necesaria para seguridad así de la hacienda como del navío, y se les ha de sacar las velas y el timón, mirando que suelen tener dobladura de ambas cosas (65).

A esta marinería hay que añadir los que desembarcan las mercancías e introducen los barcos en el puerto, las cuales están incluidas en el cuadro 3. Igualmente encontramos una serie de marineros extranjeros, principalmente escoceses, que suelen notificar acerca de las embarcaciones holandesas con el fin de cobrar las gratificaciones ofrecidas por las autoridades, como se anota en el mismo cuadro.

3.— *Mercancías.*

Uno de los aspectos de la guerra económica contra los holandeses fue la prohibición de las relaciones mercantiles entre ambos países. Con este fin, el duque de Lerma decretó, en 1603, que se gravasen las exportaciones castellanas en un 30%. Solo quedaban libres de esta carga los barcos que presentaban justificantes indicando un destino situado fuera del área dominada por los rebeldes. Sin embargo, se falsificaban los certificados para la entrada y salida de sus productos que invalidaban, en la práctica, tal disposición (66). También se utilizaba el sistema de introducir las mercancías a través de barcos bajo banderas de países neutrales, los cuales servían de testaferreros a los holandeses.

(65) A.G.S., C.M.C., 3.ª ep., leg. 2267, n.º 10, s.f.

(66) LARRAZ, J., *La época del mercantilismo en Castilla, 1500-1700*, ed. Aguilar, Madrid, 1963, pp. 11 y 54-55. La falsificación de pasaportes ocasionaba molestias a las naves auténticamente neutrales, pues tenían que someterse a los desagradables trámites de los registros. Según el acuerdo tomado por la Junta, 5 de marzo de 1623, las autoridades locales recibieron órdenes de registrar todos los barcos que entrasen en sus puertos, con el fin de evitar confusiones al realizar los embargos y las quejas de los mercaderes extranjeros. Cfr. J. ALCALA-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, *España, Flandes...*, p. 183.

Su comercio era de día en día más pujante, gracias a sus modos capitalistas de producción que conseguían introducir en el mercado internacional los siguientes géneros: paños, linos, sedas, ultramarinos, cereales, maderas, ladrillos, metales, productos derivados del hierro, cobre, armas, pólvora, municiones, conservas pesqueras —especialmente el arenque—, navíos, bastimentos navales etc., más el tráfico colonial que trasportaba la canela, clavo, nuez moscada y pimienta. Su poderosa marina mercante del siglo XVII llevaba el comercio hasta los puntos más distantes, recorriendo tanto los puertos europeos, como los de las Indias Orientales y Occidentales. Crearon tal riqueza, que a partir de 1634 pudieron pagar a los inversionistas unos dividendos del 12% al 50% (67).

Su táctica económica consistía en almacenar abundante cantidad de materias primas, compradas a buen precio, para revenderlas en el momento de mayor demanda. Eran unos auténticos intermediarios entre los mercados del norte y sur europeos. Según Retama, Holanda llegó a poseer una flota mercante de unas 8.000 naves, exclusivamente destinadas para mantener un fluido tráfico con las penínsulas Ibérica e Italiana (68). Al mismo tiempo sustentaba una próspera industria, cuya fuerza motriz se basaba en la energía eólica que movía los molinos donde se elaboraba el tabaco, cuero, colorantes, papelería, aprestos y tintes. Igualmente disponía de una serie de aserraderos, imprescindibles para el funcionamiento de sus numerosos astilleros.

Con respecto a las mercancías embargadas en Málaga sólo nos quedan registradas, con los datos de cantidad y precio, las incluídas en el cargo que están insertas en el cuadro 1. Estas son: vino, pipas, manteca de Flandes, clavo de especia, pólvora, maderas diversas y los propios navíos capturados. Las restantes se conocen únicamente por las constantes referencias que se encuentran en la data. Los primeros 112.200 maravedís incluídos en el descargo nos indican ya la existencias de mercancías, pues en la correspondiente carta de pago está especificado que el libramiento, abonado a los miembros de la Comisión enviada para el embargo de barcos holandeses, ha de realizarse con el efectivo que “procediese o hubiese procedido de los navíos de rebeldes que se hallaron sin gente en la playa de esta ciudad de Málaga, y de otras cualesquier mercaderías que se hubiesen vendido de las que se embargaron a los dichos rebeldes, como parece por libranza del dicho secretario Pedro de Arce” (69). Esto constata un saneado ingreso por venta de los productos y navíos holandeses.

En el cuadro 4 se resumen los gastos ocasionados por el traslado y almacenamiento de las mercancías que, en la mayor parte, pertenecían tan sólo a dos barcos: *La Fortuna de Samalo* y el *San Andrés*. Para llevar a cabo su transbordo se gastaron 98.619 maravedís, suma que indica la importante cantidad de géneros desembarcados. En jornales de “barqueros, palanquines, bagajeros, trajinadores, boyeros y otras personas” se emplearon 74.398 maravedís, por el trabajo realizado desde el 4 de noviembre al 4 de diciembre. Un guarda hubo de emplear 12 días y tres noches en vigilar las mercancías descargadas en la playa, remunerándosele con 3.264 maravedís. Para acumular todas las mercancías se dispusieron los almacenes de Francisco Solimán, las antiguas casas donde vivió David Clas, “que se escogieron para el dicho efecto”. En el mismo lugar se recogieron las confiscadas “a un mercader irlandés en la dicha Málaga y las que el corregidor don Diego de Villalobos había hallado en los cinco navíos, que así mismo embargó y puso en poder de Ginés de Vilches y Rivera, depositario general de la dicha ciudad”. Los almacenes tuvieron que prepararse levantando un tabique, para la mejor distribución de las mercancías, y colocando varias cerraduras con el fin de que tuvieran mayor seguridad. Así mismo se depositó un

(67) KOSSMANN, E. H., *Los Países Bajos*, en “Historia del Mundo Moderno”, Cambridge University Press, ed. Sopena, Barcelona, 1976, vol. IV, p. 260.

(68) ALCALA-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., *España, Flandes...*, p. 179.

(69) A.G.S., C.M.C., 3.ª ep., leg. 2266, n.º 17, pliego 2.

arca de tres llaves, hecha en la carpintería de la Artillería, donde ingresarían las cantidades recibidas por las ventas que se realizasen de los productos requisados (70).

En la carta de pago del 27 de abril se arroja la cifra de 164.492 maravedís. 34.000 se han de abonar a Pedro Martínez de la Cuesta "para que quedase por cabo de los marineros que había mandado poner en diez navíos que tenía embargados, dentro del puerto de esta dicha ciudad de Málaga, y cuidase de la custodia y guarda del vino, pasa y mercaderías que en ellos había". Los restantes 130.492 se entregaron a Cristóbal Calvo que se encargó de todo lo relativo al amarre de los barcos cautivados, todos ellos cargados en gran parte con vino y pasa (71).

Estos productos son típicamente malagueños y continuamente se reflejan en la relación de las cuentas, lo cual indica que los barcos habían cargado en la ciudad a pesar de las prohibiciones vigentes. En el siglo XVII los vinos de la provincia eran una de las mercancías que preferentemente importaban los ingleses, escoceses y holandeses. La Corona protegía este comercio por su rentabilidad, quedando prohibida la importación del vino extranjero, en 1607, bajo multa de 6.000 maravedís. La segunda vez que se incidiese sería de 12.000 y la tercera de 18.000. Para evitar los fraudes se crearon los puestos burocráticos de los jueces del vino, formados por un regidor y un jurado, encargados de otorgar las licencias necesarias a los mercaderes tanto extranjeros como nacionales. La pasa es otro producto típico malagueño que ocasionaba unos saneados ingresos a la Real Hacienda. Sobre ella se colocaron muchos gravámenes, casi siempre destinados a costear las obras más urgentes de la ciudad.

La madera era una mercancía que también abundaba en los barcos nórdicos comisados. El cuadro 3 registra como el boyero Matheo Ruiz percibirá 14.628 maravedís por trasladar 318 planchas, desde "la torre de los Gigantes y el Guadalmedina al pie de las murallas de la Puerta del Mar, para que estuviesen con más seguridad", cobrando 46 maravedís por pieza transportada más 204 por desenterrar un número indeterminado de las mismas (72). En el cuadro 4 se incluye el abono de 3.850 por llevar 275 vigas de pino "desde detrás de la torre Gorda hasta la Puerta del Mar", percibiendo 14 maravedís por cada una (73). En total, los navíos trasladaban una gran variedad de maderas que están incluídas en el cuadro 1, al igual que las especias, manteca, vino y pólvora. Esta última se fabricaba en Málaga, aunque con una gran divergencia de opiniones sobre su calidad y era comercializada por estanco, razón por la cual sólo podía ser comprada por el estanquero Joaquín Pérez (74).

Los géneros eran adquiridos por mercaderes nacionales y extranjeros, destacando los ingleses, portugueses, franceses y holandeses. Su presencia no resultaba muy grata a los comerciantes españoles, como lo demuestran los numerosos pleitos originados por las tensiones creadas entre ambos. En Madrid, el 14 de diciembre de 1627, se expide una ejecutoria librada por el Real Consejo de Castilla a favor del litigio seguido a instancia de la ciudad malagueña, para reclamar se observase la real orden del 24 de octubre de 1596, donde se prescribía que no fuesen recibidos como vecinos los extranjeros, por el perjuicio que ocasionaban en el tráfico, comercio y extracción de frutos, con el consiguiente daño para la Real Hacienda (75).

(70) *Ibidem*, pliegos 11-14.

(71) *Ibidem*, pliego 3. Debido a su gran cantidad estos productos se tuvieron que transbordar "de los navíos *San Miguel* a *La Elena*, desde *San Juan Evangelista* a *San Andrés* y del *Sol Pintado* al *Dorado*, por estar muy cargados y ocupados para poderse recontar el vino y la pasa que en ellos había".

(72) *Ibidem*, pliego 5.

(73) *Ibidem*, pliego 12. En el cuadro 9 hay un concepto de 6.800 maravedís que se entregan al comisionado Millán Mena por inspeccionar las cuentas de Vezmiliania y "hacer recoger, e inventariar y vender la tablazón y madera" que llevaba el *San Pablo*. 4.700 se pagan al escribano por "hacer ante él los inventarios, ventas y diligencias" y 2.992 a los peones que la recogieron, juntaron y contaron, incluyendo en esta cantidad los servicios del pregonero.

(74) GIL SANJUAN, J., *Industrias bélicas*. Es un amplio estudio de como se labraba la pólvora malagueña, calidad, cantidad y problemas sobre la ubicación de los molinos debido a las explosiones e incendios que ya se habían ocasionado, ambos muy peligrosos por encontrarse dentro del recinto urbano.

(75) A.H.M.M., C. de O., lib. n.º 54, fols. 472-511.

4.— Correos.

La utilización de los servicios de correos es algo muy antiguo y factor imprescindible, sobre todo en época de grandes conflictos, porque de ellos dependía el establecer una perfecta información acerca de los enfrentamientos bélicos y su desarrollo para, en consecuencia, poder tomar las decisiones, tanto militares como diplomáticas, con más precisión. De esta forma se podían enviar las órdenes correspondientes en el momento idóneo. La permanencia de un correo seguro y eficaz representaba una garantía para el buen gobierno de un estado, principalmente cuando se trataba de una nación como la España de los siglos XVI y XVII pues, debido a su enorme extensión territorial, era menester tener organizado un buen servicio de correos y postas que notificase de todas las contiendas y movimientos mercantiles realizados en sus dominios europeos, Indias Orientales, Occidentales o en la propia península, como el caso que nos atañe, en el cual la comunicación se mantenía entre las zonas locales con Madrid, sede de la Corona, de donde dimanaban las disposiciones necesarias para llevar a cabo el embargo de los navíos rebeldes en los puertos andaluces (76).

El origen de los correos parece ser egipcio, pero no quedará organizado hasta los tiempos romanos, con el emperador Augusto. Con respecto a Castilla, su establecimiento está ya regulado en *Las Partidas* de Alfonso X, siendo reestructurado por los Reyes Católicos. Entre las medidas tomadas se encuentra la creación del cargo de correo mayor, como jefe del servicio, pesando sobre él toda la responsabilidad, ante la Corona, de su buen funcionamiento (77). Con Carlos I se otorgó el monopolio del correo a la familia Tassis, los cuales detentaron dicho título sobre sus reinos, exceptuando las Indias (78). Los privilegios concedidos fueron abolidos con Felipe V en 1706. Al reformar las Instituciones españolas también lo hizo con este organismo que pasó a ser oficial, pero por falta de experiencia en su constitución fue arrendado a particulares.

En 1580 se creó el servicio de estafetas en Castilla. La diferencia con los correos es que los primeros se empleaban para misiones oficiales y las segundas eran para la utilización de particulares, por tanto mantenían una mayor continuidad. En 1610, Vaz Brandão las establece entre Madrid y Barcelona, consiguiendo mejorar la rapidez y regularidad en la llegada de noticias, siendo nombrado jefe de estafetas pero sin el privilegio vitalicista del correo mayor (79). Durante 1630 se inició un pleito con Felipe IV para dilucidar a quien correspondían las ganancias devengadas de los correos, defendiendo los jurisperitos reales que las estafetas estaban bajo la jurisdicción de la Corona, por tanto sus beneficios debían cobrarlos la Real Hacienda, porque los títulos expuestos por los Tassis fueron otorgados en 1518 y las estafetas se crearon posteriormente, en 1580, con una entidad distinta que no abarcaba sus derechos (80).

(76) VAZQUEZ DE PRADA, V., *Historia económica...*, pp. 490-491. Hace una breve historia de los correos: sistemas utilizados, distinción entre correos oficiales, reales o privados, etc. Los viajes podían efectuarse a pie, caballo o por vía marítima, esta última en los desplazamientos al extranjero, como en el caso de los enviados a los Países Bajos, aunque también usaban las rutas interiores que solían ser peligrosas por los asaltos que sufrían en los caminos.

(77) Se crearon tres correos mayores en Madrid, Granada y Sevilla. Posteriormente se nombraron en todas las ciudades de cierta importancia, con el fin de tatar los desplazamientos a las personas encargadas de realizar el servicio. Durante los años 1623 y 1624 el puesto de correo mayor de Málaga y de Santúcar lo disfrutaban, respectivamente, Esteban de Santander y Juan Alonso.

(78) El privilegio de correo mayor de Indias lo ostentaban la familia Galindez de Carvajal. En América se utilizó también un servicio a modo de los chasquis, sistema característico en el Imperio incaico. Los aranceles para las Indias eran de 34 maravedís por pliego o carta, si se sobrepasaba esta cantidad el precio se recargaba en 34 maravedís por onza de peso.

(79) El servicio se extendió rápidamente a Zaragoza, Valencia y Lisboa, más tarde a todas las ciudades importantes. El sistema de posta consistía en establecer diversas paradas donde los correos se relevaban, evitando el cansancio que se originaba cuando era una sola persona la que realizaba todo el trayecto y, en consecuencia, se conseguía una mayor rapidez y eficacia. Cfr. M. MONTAÑEZ MATILLA, *El correo en la España de los Austrias*, ed. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1953, pp. 134-136. Matiza la distinción entre correos y estafetas, incluyendo una relación de las personas que detentan el título de correo o estafeta mayor, con sus privilegios, durante el siglo XVII.

(80) MONTAÑEZ MATILLA, M., *El correo en...*, pp. 143-144. En 1716 aparece el nombramiento de juez superintendente y administrador general de las estafetas. El servicio se regula mediante las Ordenanzas promulgadas en 1720.

La tasación de los desplazamientos incumbía a los correos mayores que tenían delegados en las ciudades importantes, a los cuales se les denominaba de igual forma. La valoración estaba relacionada con la velocidad que desarrollaban por día, el camino a seguir, si estaba en malas condiciones debido al tráfico o al terreno y, por último, las horas que se le solicitaba hiciese el viaje, pues si debido a la urgencia de las misivas tenía que desplazarse de noche, se le pagaba una cantidad extra. La condición principal en un correo era su velocidad, o sea las leguas que pudiese recorrer durante las 24 horas del día, de tal forma que de aquí venía su categoría y nominación de correo a las 10 leguas, a las 15, a las 20, etc. Las tarifas eran las siguientes: 27 maravedís para los de 10 leguas por día, 51 a los de 15 y 94 a los de 20. En casos extraordinarios llegaban a las 24 ó 30 leguas, que se cotizaban más, cobrándolos últimos 272 maravedís (81). Pero debido a las variables que entran en juego se dan diferentes valores a las tasaciones, dentro de desplazamientos entre dos mismos lugares, como se observa en los cuadros 10 y el referente a gastos de la comisión para embargos de navíos. A su vez, se puede observar en ellos que la figura más representativa es la del correo Alonso García, destinado para informar a Felipe IV y al Tribunal granadino de la Santa Inquisición.

Generalmente eran vecinos del lugar de partida. A veces no gozaban de muy buena reputación por ser pendencieros y, en algunos casos, vender al mejor postor la correspondencia que portaban, como lo demuestra la denuncia hecha por Bernardino de Mendoza, mediante una carta fechada en Londres, el 11 de septiembre de 1578, donde comunicaba a Gabriel de Zayas:

Hanme avisado que Joanin, correo, grandísimo bellaco y vasallo de Su Majestad, que ha vendido tres o cuatro despachos de ministros suyos al de Orange y, en particular, uno del coronel Mondragón de mucha importancia, va con un mercader a Génova, donde pienso escribir a los embajadores, dando aviso dello Sr. don Juan para que se prenda y se le de la pena que tiene merecida como tan gran bellaco (82).

El aspecto crítico de esta clase social se sigue constatando a finales del XVII mediante la condena que la condesa de Aulnoy hace del comportamiento de los correos, describiendo como se emborrachan en las posadas y dejan caer la correspondencia que llevan al hombro, dentro de sacos mal atados (83). No obstante, a pesar de las deficiencias del servicio, la mayoría debía de cumplir bien sus misiones, pues les eran encomendados documentos vitales para la política de la nación. Prueba de ello es que no aparece queja alguna, en la documentación manejada, con respecto a los envíos de pliegos o cartas realizados para la buena coordinación de los embargos de barcos holandeses, donde su misión era transmitirlos rápidamente para que los afectados que estuvieran en otros puertos no fuesen advertidos de la operación que se estaba llevando a cabo.

Este embargo ha de ser general en todas partes, y así el mismo día que vos le hiciéredes en Málaga, se ha de hacer en Vélez, Marbella y Motril por mano de don Iñigo Briceño de la Cueva, para el cual llevais despacho mío, vos le avisareis el día preciso, advirtiéndole que don Iñigo solamente ha de embargar los navíos, y vos habeis de fulminar los pro-

(81) DOMINGUEZ ORTIZ, A., *El Antiguo Régimen...*, p. 99. El costo de un pliego enviado de Madrid a Sevilla era de un real, pagándolo el que lo recibía. Cfr. V. VAZQUEZ DE PRADA, *Historia económica...*, p. 491.

(82) La carta se encuentra en el A.G.S., Estado, Francia, K, leg. 1554, fol 57 y transcrita en el apéndice documental de M. MONTAÑEZ MATILLA, *El correo en...*, p. 206.

(83) MONTAÑEZ MATILLA, M., *El correo en...*, pp. 138-139.

cesos y conocer de estas causas que esto mismo se le advierte en el despacho.

En Sanlúcar, Cádiz, Ayamonte, Lepe y todos los demás puertos de aquella costa también se ha de hacer el mismo embargo por mano del duque de Medina Sidonia, vos le avisareis el día preciso en que vos le habeis en Málaga, para que el mismo le haga a en su distrito, que también se le advierte que retenga a los navíos hasta que vos llegueis, sin dejarlos salir fuera del puerto

En Portugal he mandado al marqués de Cropani haga este mismo embargo y arresto, y para ello se le han dado las órdenes que se os entregarán, vos se las enviaréis al marqués desde Málaga, con un correo en diligencia, el mismo día que despachara a Sanlúcar al duque de Medina Sidonia, y le avisareis del día que se ha de hacer el embargo para que le haga a tiempo, que aunque los de Cádiz, Sanlúcar o Sevilla les despachen con aviso de haberse hecho no pueda ser de fruto (84).

La importancia de los correos se constata en el texto. De ellos depende que todas las personas implicadas en el arresto de los barcos rebeldes, esten bien informadas acerca del día en que éste se va a realizar, pues el factor sorpresa es fundamental para alcanzar el éxito.

Por la envergadura de la acción económica que se está llevando a cabo contra los holandeses, los desplazamientos de los correos serán continuos y numerosos, ocasionando una serie de gastos a los ayuntamientos locales, cuyas arcas estaban bastante exiguas, como consecuencia de los generales problemas económicos del siglo XVII. Felipe IV, deseando no aumentar el déficit local, ordena por su real cédula de 1623 que estos desembolsos corran a cargo de la Real Hacienda. El numerario tal vez se sacase de los ingresos obtenidos por la Corona mediante el servicio general de correos, los cuales alcanzaron la cantidad de 673.000 ducados entre los años de 1621 al 1640 (85).

Los lugares a donde se dirigía la correspondencia están situados en la geografía andaluza, exceptuando los que van a la Corte o Lisboa, pero todos dentro de la misma problemática. Son puntos donde residen, o están en esos momentos, las figuras más relevantes de la nobleza de Andalucía que detentan, durante el reinado de Felipe IV, altos cargos políticos o militares. El personaje que tiene mayor relieve dentro de esta clase dirigente es el duque de Medina Sidonia, don Manuel Domingo Alonso Pérez de Guzmán, que pertenecía a la alta nobleza española. Ostentaba los cargos de gobernador, capitán general de Andalucía, capitán general del Mar Océano, de las Galeras de España y tomó parte activa en la represión de la piratería mediterránea. Según el cuadro 10 y el perteneciente a gastos de la comisión se observa que siempre está en los puntos neurálgicos, desde donde puede controlar los diversos embargos que se llevan a cabo, confirmando la confianza que le tenían el rey y el Conde Duque, defraudados posteriormente cuando el duque apoyó el movimiento secesionista andaluz y deseó proclamarse rey de Andalucía.

(84) A.G.S., C.M.C., 3.ª ép., leg. 2267, n.º 10, s.f.

(85) Archivo Histórico Nacional, Estado, lib. 871, fol. 394.

Los hermanos, duque de Fernandina y marqués de Villanueva de Valdueza, también eran típicos representantes de la nobleza andaluza, que pertenecían a la prestigiosa familia de los García de Toledo y Osorio. Ambos estaban vinculados a la marina de guerra, participando como generales de la misma en varios hechos bélicos, con bastante fortuna, pero que no les libró de caer en desgracia ante el Conde Duque sin poder conseguir su reivindicación hasta la caída del valido (86). El marqués de Villanueva de Valdueza se distinguió en su lucha contra los holandeses derrotando, en 1621, la armada rebelde situada en Gibraltar. Marcha al Brasil para expulsarlos de aquellos territorios que estaban bajo la corona hispano-portuguesa, consiguiendo recuperar Bahía en 1625 pero, posteriormente, Holanda organiza una expedición con 61 buques y 7.300 hombres que toman Recife de Pernambuco y donde se asientan durante veinticinco años (87). El duque de Fernandina es el encargado por Felipe IV, para “que con las galeras que pudiere vaya a Sanlúcar a asegurar los navíos y que también deje algunas en Cádiz, por ser aquella bahía abierta, para asegurar los navíos que allí se embargaren” (88). En 1624 visita Málaga como general de las Galeras de España y el cabildo, reunido el 4 de septiembre, acuerda cumplimentarle para, entre otras razones, darle el pésame por la muerte del duque del Infantado (89). Es una forma de rendir pleitesía a un representante de la alta nobleza regional, muy involucrada en la marcha política de la nación y a la que se tiene constantemente informada, mediante los correos, por participar de forma directa en la guerra contra Holanda.

Los demás personajes especificados en los cuadros donde se reflejan los desplazamientos de los correos, son todas figuras militares o administrativas (90), excluyendo al Santo Oficio y al obispo malagueño, don Francisco Mendoza y Rivera, que representan la intervención de la Iglesia en la política de una forma más o menos directa.

En el cuadro 10 se constata que, en varias ocasiones, el destinatario de las misivas es el Tribunal de la Santa Inquisición. Este organismo, aunque era eclesiástico, se le puede considerar como paraestatal por su interferencia en sucesos que no pertenecían a la jurisdicción dogmática, como son: bigamia, blasfemia, confesores solicitantes, hechicería, magia, posesión de libros prohibidos, etc. Bennassar afirma que desde principios del XVII la Inquisición interviene más directamente en asuntos de Estado. De hecho, en 1606, se solicita en Medina del Campo que este organismo tenga facultad sobre materia económica, como son la salida y falsificación de moneda. El mismo problema es replanteado en 1619, esta vez por el arbitrista Sancho de Moncada, pero añadiendo que su jurisdicción se amplie sobre el contrabando de mercancías. Modesto Lafuente ya había señalado el objetivo político de la Inquisición durante el seiscientos, al tener que buscar nuevos campos donde ejercer su poder pues, en tiempos de Felipe IV, ya estaban expulsados los moriscos y exterminados los brotes de luteranismo. Sólo vuelven a tener cierto auge

(86) MARAÑÓN, G., *El Conde-Duque de Olivares (la pasión de mandar)*, ed. Espasa-Calpe, S.A., Madrid, 1965, pp. 89-100. En el capítulo IV trata de la lucha que mantuvo Olivares contra la nobleza. Ejemplos sacados de la documentación manejada son el marqués de Villanueva de Valdueza, Fadrique de Toledo, que por su mandato fue desterrado, privado de sus cargos y confiscados sus bienes, no llegando su rehabilitación hasta después de su muerte, y su hermano, el duque de Fernandina, que consiguió obtener su reivindicación en vida, llegando a ser miembro del Consejo de Estado.

(87) FERNANDEZ ALVAREZ, M., *España y los españoles ...*, pp. 392-393.

(88) A.G.S., C.M.C., 3.ª ep. leg. 2267, n.º 10, s.f.

(89) A.H.M.M., L. de C., n.º 44, fol. 188r.

(90) Los cargos desempeñados son los siguientes: Pedro de Arce, secretario de Felipe IV, es nombrado juez con la responsabilidad de llevar a cabo el embargo de los navíos holandeses, en “los puertos de la Andalucía y Reino de Granada”, ejercerá su cargo desde el 16 de noviembre de 1623 al 27 de julio de 1624; Marcos de Peñavera, veedor y contador de las Armadas y Fronteras en Málaga; Millán de Mena, comisionado para revisar las cuentas en Vezmiliana y diferentes lugares de la Xarquia, donde se registraba el dinero obtenido por la venta de las mercancías encontradas en el navío *San Pablo*; Iñigo Briceno de la Cueva, capitán y gobernador de la gente de guerra que defendía la costa de Granada; Fernando Ramírez Fariña, asistente de Sevilla; marqués de Cropani, general de la gente de guerra en el Reino de Portugal; Juan de Pedrosso, miembro del Consejo de Guerra y Hacienda; Juan de Alarcon, capitán de Caballos; Manuel Pantoja, administrador general de los almojarifazgos de Sevilla; Fernando de Céspedes velasco, tesorero de las alcabalas de Sevilla; Alonso de Bolaños, alcalde de la Aduana de Sevilla; Martín Arostiguí, Bartolomé Anaya Villanueva y Francisco de Olosu y Albiz, secretarios de Felipe IV.

los Autos de Fe con la anexión de Portugal, pues debido a la unión de ambas Coronas vendrán los judíos portugueses a buscar fortuna, encontrándose con el Tribunal del Santo Oficio (91).

El replanteamiento de las atribuciones inquisitoriales dará lugar a procesar y condenar, como herejes, a aquellos marineros y comerciantes protestantes que arribaban a los puertos españoles. De hecho, así sucede con algunos holandeses e ingleses. Cuando las naves atracaban en los muelles, sufrían una visita de inspección realizada por los comisarios de la Inquisición. Su principal objetivo era controlar la entrada de Biblias protestantes o cualquier otro tipo de propaganda luterana (92). Tal potestad ocasionará enfrentamientos con las autoridades locales portuarias, las cuales daban buena acogida a los comerciantes extranjeros, por la riqueza que representaban para el tráfico mercantil de la ciudad. Las tensiones se hacen tan fuertes y notorias que ha de intervenir la Corona. Felipe III y Felipe IV ordenan que haya una concordia entre ambos poderes y que las visitas del Santo Oficio se hagan con gran diplomacia, sobre todo en los barcos de bandera inglesa (93). Kamen, analizando este aspecto del Tribunal, comenta que aquellos mercaderes, cuyos países estaban en guerra con España, veían como “sus tripulaciones eran arrestadas, sus buques incautados y sus cargamentos confiscados” (94). No será este el caso estudiado, pues la orden de embargo de navíos holandeses está dada directamente por Felipe IV, pero sí se observa un control directo de la Inquisición por la jurisdicción que tiene sobre el contrabando y la entrada de moneda falsa. Esta última es hallada en uno de los navíos confiscados, *La Fortuna de Samalo*, por lo que el Santo Oficio Granadino, del cual depende Málaga, ha de estar perfectamente informado por los correos con el fin de dictaminar las medidas oportunas, como ya se ha visto.

El obispo de Málaga también queda reflejado en el movimiento de los correos. La Iglesia intervenía frecuentemente en asuntos de Estado y la sede episcopal malagueña estaba muy vinculada con los problemas referentes a la defensa de la costa andaluza. En la época analizada, el prelado era don Francisco Mendoza y Rivera. La información es enviada a Vélez, donde se encuentra en esos momentos, al ser un punto neurálgico para el comercio y donde se habían capturado barcos holandeses. Sus inquietudes militares tal vez dimanaban de su ascendencia, por pertenecer a la alta nobleza castellana. No le correspondió el título, pues era el tercer hijo del conde de Orgaz. Profesó la carrera eclesiástica y obtuvo la mitra malagueña en 1623. Uno de sus principales empeños fue la seguridad del puerto. Para lograr una mejor defensa de la ciudad hizo construir, a sus expensas, dos baluartes: Santa Catalina y San Simón. El primero lo situó a levante y el segundo a poniente, pertrechándoles con la artillería necesaria. Siguiendo la misma política defensiva fortificó la Torre de Fonseca, armó dos carabelas contra el corsario Morata y llegó a socorrer con 40.000 ducados a la Armada Real. Durante el período de su mandato episcopal hubo un gran acontecimiento en la ciudad: la llegada de Felipe IV a Málaga (95).

El año 1624 consiguió el Conde Duque que el rey hiciese una visita a sus tierras andaluzas. Tal vez para demostrar la primacía que tenía en ellas o, según Domínguez Ortiz, para romper la resistencia que los procuradores de Sevilla pusieron a la mayoría de los nuevos arbitrios pro-

(91) BENNASSAR, B., *L'Inquisition Espagnole, XV^e - XIX^e siècle*, ed. Hachette, Paris, 1979, pp. 379-380. Cfr. M. LAFUENTE, *Historia General de España*, ed. Montaner y Simón, Barcelona, 1879, vol. III, p. 311.

(92) VILLAS TINOCO, S., *Málaga en tiempos de la Revolución Francesa*, ed. Universidad de Málaga, Málaga, 1979, pp. 271-274. Algo similar sucede a finales del XVIII, cuando el Santo Oficio interviene para evitar la introducción, por mar, de propaganda francesa. La falta de cooperación de las autoridades portuarias con las inquisitoriales, sigue manteniéndose en esta época.

(93) PEREZ DE COLOSIA RODRIGUEZ, I. y J. GIL SANJUAN, *Inspección inquisitorial a los navíos y control de libros*, en “Jábega”, Diputación Provincial, Málaga, 1979, n.º 25, pp. 25-37. También hace referencia al tema, y a los derechos que se cobraban por estas inspecciones, un documento del A.H.M.M., Col. de Orig., lib. n.º 9 bis, fols. 172-174.

(94) KAMEN, H., *La Inquisición española*, ed. Grijalbo, Barcelona, 1972, pp. 224-225.

(95) MEDINA CONDE, C., *Conversaciones malagueñas*, Imprenta y librería de Ambrosio Rubio, Málaga, 1892, vol. IV, pp. 82-86.

puestos por la Real Hacienda (96). En el cuadro 10 y en el concerniente a los gastos de la comisión, se observa la continuada información mantenida con la Corona. Por tanto la mayoría de los desplazamientos de los correos se efectúan hacia Madrid para el intercambio de despachos, pero en una ocasión el emisario se dirige a Granada para mantener la correspondencia real, debido al viaje de Felipe IV por Andalucía.

Desde el Pardo, el 31 de enero de 1624, anuncia su próxima llegada a Málaga para “dar vista en persona a la Andalucía y sus costas”, solicitando que “por donde pasare, y a donde llegare, no se hagan fiestas de librea, apercebimientos, entradas, ni otra alguna demostración que pueda ocasionar cuidado o gasto”, debido a la crisis económica que estaba atravesando el país (97). Sin embargo, las actas capitulares que registran los cabildos, desde el 5 de febrero en adelante, se anotan una serie de pautas con el fin de disponer la egregia recepción. Entre ellas destacan: limpieza de la ciudad, arreglo de las Casas del Cabildo, terminación de las murallas comenzadas, empedrar calles, arreglo de los caminos de su jurisdicción, limpiar las armas de la puerta de la cárcel, revisar mesones y posadas donde se ha de alojar el séquito real, pedir corseletes para la escuadra que ha de recibir el rey y comprar 300 hachas para las luminarias. Destaca la disposición tomada por el cabildo, el 11 de marzo de 1624, ordenando que los 400 quintales de pólvora almacenados en una torre de la Alcazaba, se trasladasen a un lugar distanciado, porque su palacete iba a ser destinado a hospedaje real, representando un serio peligro la proximidad de tal cantidad de explosivo (98).

En resumen, se puede afirmar que las órdenes y contraórdenes portadas por los correos convergen en la Corona y clases dirigentes del país. Los lugares de destino representan los puntos claves para la política económica y militar de Andalucía. Sus desplazamientos se efectúan mientras se lleva a cabo la operación de embargo contra los navíos holandeses, 13 de noviembre de 1623 a 20 de julio de 1624, montando su costo a 90.704 maravedís que pagará la Real Hacienda.

III.— Precios y salarios.

En el siglo XVI, con la llegada de los metales americanos, se origina la denominada revolución de los precios, teoría profusamente documentada en el trabajo de Halmilton. El ascenso, tanto de estos como de los salarios, fluctúa en el siglo XVII, siempre relacionado con la crisis económica que abarca a toda Europa, siendo los países menos afectados Inglaterra y Holanda. España, que en el quinientos había conocido su apogeo gracias a las remesas indianas, sufrirá durante la siguiente centuria el hundimiento de sus finanzas, ocasionado porque las flotas del Nuevo Mundo no llegaban con la asiduidad necesaria y por la política beligerante. Las constantes guerras mantenidas con el fin de conservar todos los dominios heredados de los Austrias Mayores, representarán la mayor sangría a una Hacienda exhausta. Las reformas administrativas y fiscales no alcanzan el éxito apetecido. El déficit intenta paliarse con nuevas emisiones de vellón para el mercado interior, que ya es de cobre puro, y con el resello del mismo. De 1620 a 1680 se dará la denominada edad de cobre, por ser el metal más utilizado para la acuñación de moneda,

(96) DOMINGUEZ ORTIZ, A., *Política y Hacienda...*, pp. 25-26.

(97) A.H.M.M., C. de O., lib. n.º 11, fol. 179. La misma carta real queda registrada en los Libros de Cabildo, n.º 44, fols. 2v-3 y en C. MEDINA CONDE, *Conversaciones...*, p. 84.

(98) No obstante haber solicitado el rey que su llegada no motivara muchos gastos, estos se producen, aunque de forma muy positiva al realizarse una serie de mejoras urbanas. Los gastos ocasionados se pagarán de los Propios. El monarca, en agradecimiento concederá un donativo de 10.000 ducados, según se registra en acta el 25 de marzo. Libros de Cabildo, n.º 44, fol. 55. Cfr. F. GUILLEN ROBLES, *Historia de Málaga...*, pp. 474-475. La ciudad hizo grandes festejos y donó 20.000 ducados al monarca, para gasto del viaje.

relegando al oro y la plata (99). Hamilton analiza como en 1602, para abaratar el costo de las nuevas emisiones del vellón, reduce su peso en un 50%, a la vez que estabiliza el precio del cobre en 24 ducados por quintal. Durante el año 1626 el premio de la plata alcanzó el 50%, subiendo los precios, y en 1631 se reduce el valor del vellón en un 50%. Con las medidas citadas no se consigue salir del bache y, al fin de superarle, se ordena su resello en 1636, triplicando el valor nominal, disposición que persistirá en el reinado de Felipe IV, con el consiguiente aumento de los precios por estar expresados en moneda envilecida (100). No obstante las compensaciones tendieron a ir detrás de los precios, dándose una mayor revolución de salarios en Andalucía y Castilla la Nueva.

Del balance liquidado por Moriana Ossorio se pueden obtener los datos resumidos en los siguientes cuadros.

Salarios

Profesión	mrs./día
encargado	340
alguacil	340
alguacil	272
cabo marineros	283,33
marineros	272
marineros	204
marineros	170
guarda	272
carpintero	272
cocinero	68
médico/visita	68
calafates holandeses	36,51

Las diferencias de salario, dentro de una misma profesión, están en relación con el tipo de trabajo.

(99) ALCALA-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., *España, Flandes...*, pp. 125-127.

(100) HAMILTON, E. J., *El tesoro americano...*, pp. 89-98. Cfr. P. VOLTES BOU, *Historia de la economía española hasta 1800*, ed. Nacional, Madrid, 1972, p. 258 y V. VAZQUES DE PRADA, *Historia económica...*, pp. 717-721.

Precios de mercancías en maravedís

Alimentos	Medida	Maderas	Medida	Varios	Medida
vino bueno	6.120 p.	jacenas grandes	1.156 u.	pólvora	7.021 p.
vino redondo	2.890 p.	planchas	918 u.	pipas	578 u.
bacalao quebrado	1.360 q.	planchas	374 u.	candado	425 u.
bacalao quebrado	1.224 q.	tablas de pino	816 d.	estopa	425 a.
cecina de Irlanda	816 q.	tablas de pino	578 d.	cera	272 lb.
bizcocho de trigo	816 q.	viguetas	238 u.	pez	170 a.
aceite	595 a.	palos de pino	155 d.	salea	68 u.
manteca de Flandes	572 a.			serón	68 u.
clavo	552,5 lb.			armella	25,5 u.
arroz	459 a.				
vinagre	68 a.				

Las abreviaturas metrológicas siguen la pauta de Hamilton en donde predomina la libra en lugar de la arroba o el quintal. Los precios que aporta este autor, respecto a la Andalucía de 1624, no tienen una gran diferencia con los incluidos en la relación de cuentas, si se exceptúan pez y arroz. Al primer producto le valora en 19,3 maravedís por libra que sobrepasa el doble de los 6,8 de la contabilidad. Al segundo le da una estimación de 30,5 la libra frente a 18,36 del contador Moriana (101).

(101) Medidas: a = arroba; d = docena; lb. = libra; p. = pipa; q. = quintal y u. = la unidad. Los precios de sus series están en maravedís. Sólo coinciden con este trabajo, en tiempo y lugar, las siguientes mercancías: aceite, 625,5 a.; clavo, 544 lb.; vino, 240,2 a.; mantequilla 140,3 lb.; bacalao 32 lb.; arroz, 30,5 lb.; cera amarilla, 130 lb.; estopa, 57,3 -; pez, 19,3 lb.

Cuadro n.º 1
*Venta de navíos y mercancías holandesas embargadas
en el puerto de Málaga*

Embarcación	Fecha	Comprador	Concepto	Cantidad	Precio en maravedís	
					Unidad	Total
<i>El Ruiseñor</i> <i>La Estrella de la</i> <i>Mañana</i>	16-XI-1623	Asensio de Medina	tablas de pino	33,5 docenas	578	19.363
	"	Gonzálo Fernández Serrano	manteca de Flandes	43 arrobas y 10 libras	527	22.870
	22-I-1624	Miguel Fernández portugués	clavo de especia	440 libras y 12,5 onzas	552,5	243.530
	17-IV-1624	Thomas Colston inglés	navío	<i>El Ruiseñor</i>	170.000	170.000
	"	"	navío	<i>La Estrella de la Mañana</i>	340.000	340.000
	18-IV-1624	"	vino bueno	20 pipas	6.120	
			vino redondo	11 pipas	2.890	
			pipas vacías	9 pipas	578	162.452
<i>San Pablo</i>	19-IV-1624	Martín Angulo	jácenas grandes	5	1.156	
			planchas	19	918	
			planchas	106	374	
			viguetas	11	238	65.569
	20-IV-1624	Mena Valdés	maderas varias	—	—	2.907
	"	Cristóbal Mulán	clavo de especia	866 libras y 12 onzas	552,5	493.607
	27-IV-1624	Bartolomé Bravo de Rueda	tablas de madera	36 docenas y 8 tablas	816	
	29-IV-1624	Gaspar y Francisco de Fonseca	palos gruesos	425	153	95.013
			clavo de especia	una partida	tanto alzado	146.200
	<i>San Antonio</i>	2-V-1624	Julían Gutiérrez francés	gastos de embargo	—	—
"		Joaquín Pérez	pólvora	4 quintales	7.021	28.084
27-VII-1624		Juan López de Villoslada	navío	<i>San Antonio</i>	-108.800	108.800
				Total.....		1.918.795

Cuadro n.º 2
Gastos ocasionados durante el embargo (1624)

Carta de pago	Perceptores	Maravedis	%
25 abril	Diego de Castro y Juan Person	112.200	5,85
27 "	P. Martínez de la Cuesta y Cristóbal Calvo	164.492	8,57
2 mayo	Francisco Luis de Herrera	30.600	1,59
19 "	Esteban Moneya y Asensio de Medina	12.138	0,63
31 "	Matheo Ruiz	14.832	0,77
18 junio	marineros escoceses	112.500	5,86
4 julio	Andrés Lanaos	272.000	14,18
10 "	Asensio de Medina	3.376	0,18
15 "	marineros de vigilancia	611.388	31,86
17 "	funcionarios	71.944	3,75
18 "	funcionarios	14.492	0,76
19 "	desembarco de mercancías	98.619	5,14
20 "	correos	90.704	4,73
20 agosto	alimentación de tripulaciones cautivas	245.234	12,78
26 "	Pedro de Moriana Ossorio y un oficial	28.560	1,49
13 septiembre	Andrés Lanaos	35.700	1,86
Totales		1.918.779	100,00

Los porcentajes mayores corresponden, en primer lugar, a la vigilancia de 14 navíos embargados y atracados en el puerto de Málaga; le sigue el que concierne al maestre escocés, Andrés Lanaos, cuya suma representa un 16,04% por las informaciones dadas durante la operación de embargo y, así mismo, porque se le reembolsa parte del valor de un barco y de las mercancías transportadas al demostrar, mediante los certificados exigidos por las autoridades españolas, que no comerciaba con Holanda. El tercero recae sobre los gastos ocasionados para alimentación y cuidado de los 75 tripulantes cautivos. El resto pertenece, en su mayoría, a los costos que atañen al apresamiento, atraque y reparación de navíos, con el consiguiente desembarco y traslado de mercancías. A estos hay que añadir cuatro conceptos íntimamente ligados a la confiscación de los navíos rebeldes. El primer 5,85 pertenece a Diego de Castro y Juan Person, miembros de la Comisión que Felipe IV envía a Andalucía para dirigir el embargo. El segundo representa el 4,73 de los correos. Continúan los funcionarios con un 4,51. En último lugar, el contador y pagador Pedro de Moriana Ossorio con el 1,49, que ha de ser compartido con un alguacil, considerándose infraremunerado.

A continuación se insertan una serie de cuadros donde se especifica el desglose de las cantidades reseñadas en cada carta de pago.

Cuadro n.º 3

Apresamiento, vigilancia y reparación de los navíos

Perceptores	Profesión	Concepto	Maravedís
Diego de Castro Cortazar	comisionado	realizar embargos	56.100
Juan Person	comisionado	realizar embargos	56.100
P. Martínez de la Cuesta	cabo marineros	vigilancia de navíos	34.000
Estebán Moneya	encargado	atracar 1 navío	6.256
Simón Maza	encargado	atracar 1 navío	2.992
Juan de Lamara	encargado	atracar y anclar 10 navíos	27.608
Juan de Lamara	encargado	vigilancia de 2 navíos	93.636
Francisco L. de Herrera	alguacil	salario de 10 días	3.400
Francisco L. de Herrera	alguacil	salario de 100 días	27.200
—	jornaleros	salarios y costos de 8 días	5.695
holandeses	calafates	3 salarios y costos de 9 días	986
—	bagajeros	transportar pólvora salvas	238
—	carpinteros	16 salarios y costos	4.590
—	—	1,5 arroba de estopa	629
Matheo Ruiz	boyero	transportar madera	14.628
Matheo Ruiz	boyero	desenterrar madera	204
Tomás Mor, Juan Guay, Juan Ulisen y otros	marineros	información sobre 2 navíos	112.500
Andrés Lanaos	maestre escocés	información y reembolso	272.000
Asensio de Medina	carpintero	reparación de 1 navío	3.376
Andrés Lanaos	maestre escocés	información	35.700
Total.....			757.838

Cuadro n.º 4

Desembarco de mercancías

Perceptores	Profesión	Concepto	Maravedís
—	jornaleros	desembarcar mercancías	74.398
Juan Enríquez	guarda	vigilar mercancías	3.264
Estebán de Alcántara	encargado	contratar barcos y personal	2.040
Francisco Ortiz	cerrajero	colocar 3 cerraduras	2.720
Francisco L. de Herrera	alguacil	comprar 1 candado	425
—	jornaleros	4 salarios por trasladar el arca de 3 llaves	228
Miguel Martínez y Antonio de la Rosa	jornaleros	trasladar maderas	3.850
Juan León y 2 peones	albañiles	levantar una cítara	2.050
Francisco Ortiz	cerrajero	colocar 1 candado y 6 armellas	578
Francisco Valverde y/ 7 peones	jornaleros	trasladar mercancías	3.468
Francisco Trigueros y 5 peones	jornaleros	trasladar fardos de ropa	1.224
Juan de Acagua, Andrés Gálvez y otros	jornaleros	deshacer los fardos	3.422
—	jornaleros	trasladar moneda falsa	952
		Total.....	98.619

Cuadro n.º 5

Salario de marineros vigilantes

Marineros	Embarcación	Días	Maravedís	%
Juan Calvo		183	37.332	
Antonio Susaboxet		27	5.508	
Juan González	<i>La Elena</i>	100	20.400	10,34
Antonio Nieto		183	37.332	
Agustín de Nivera	<i>San Miguel</i>	127	25.908	10,34
Juan María		183	37.332	
Matheo Brigue	<i>San Andrés I</i>	127	25.908	10,34
Sebastián Manito		176	35.904	
Mateo Fratano	<i>San Pedro</i>	176	35.904	11,75
Bautista de Acosta		168	34.272	
Tomás Puente Sano	<i>El León Amarillo</i>	112	22.848	9,34
Antonio Giraldo		8	1.632	
Bernardo Ginovés		39	7.956	
Bartolomé Crespo		109	22.236	
Juan Girón		47	9.588	
Bautista Anace	<i>La Fortuna de Samalo</i>	80	16.320	9,44
Carlos Vián		47	9.588	
Pedro Alejandro		127	25.908	
Antonio Ginovés	<i>San Antonio</i>	80	16.320	8,48
Juan Blanco		67	13.668	
Pedro Gregorio	<i>San Andrés II</i>	127	25.908	6,47
Domingo Goruyn		127	25.908	
Juan Vicente		47	9.588	
Sebastián Rosso	<i>La Buena Fortuna</i>	80	16.320	8,48
Cristóbal de las Bacas		60	10.200	
Juan Oles		40	6.800	
Juan Remón	<i>El Sol Pintado</i>	20	3.400	3,34
Gaspar Imber		60	10.200	
Miguel de Silua	<i>San Juan Evangelista</i>	60	10.200	3,34
Manuel Alemán		40	6.800	
Bartolomé Gavia	<i>El Sol Dorado</i>	60	10.200	2,78
Antonio Ginobardo		40	6.800	
Antonio de Anaya	<i>San Andrés III</i>	60	10.200	2,78
Pablo de los Reyes		40	6.800	
Claudio Vián		40	6.800	
Pedro Ramón	<i>San Juan Bautista</i>	20	3.400	2,78
Totales			611.388	100,00

Cuadro n.º 6
Gastos varios relacionados con la tripulación cautiva

Perceptores	Profesión	Concepto	Maravedís
Alonso Jiménez	cocinero	salario de 70 días	4.760
Agustín de Castro	cocinero	salario de 62 días	4.216
Dr. Márquez	médico	1 visita	68
—	peón	transportar 1 peso	68
—	pregonero	—	68
Martín López	notario	1 testimonio y autos	68
Total.....			9.248

Cuadro n.º 7
Mercancías para aprovisionamiento de prisioneros

Perceptores	Mercancías	Cantidad	Precio en maravedís	
			Unidad	Total
Juan Bautista Sixto	bizcocho de trigo	8 quintales	816	6.528
Francisco de Medina y Adrián Páez	bacalao quebrado	7 quintales	1.360	9.520
Francisco de Medina y Adrián Páez	bacalao quebrado	2 quintales	1.224	2.448
Francisco Lorenzo	arroz	2 arrobas	459	918
Bartolomé Rodríguez	aceite	2 arrobas	595	1.190
Lucas del Puente	vinagre	1 arroba	68	68
Francisco Hernández de Herrera	cecina de Irlanda	2,5 quintales	816	2.040
—	serones	2	68	136
Total.....				22.848

Cuadro n.º 8
Costo diario invertido en su alimentación

Graduación	Número	Costo/día	Total de maravedís
maestres	11	34	32.776
contra maestres	3	26	9.984
pilotos	7	26	22.438
marineros	50	26	134.628
artillero	1	26	3.328
cirujano	1	26	3.328
cocineros	2	26	6.656
Total			213.138

Los días de cautiverio oscilan entre 7 y 128, como puede comprobarse en la relación de tripulantes inserta al final del trabajo.

Cuadro n.º 9
Gastos judiciales

Funcionarios	Profesión	Concepto	Maravedís
Fernando de Gálvez	asesor	pleitos contra maestros y mercaderes holandeses	20.400
Pedro Fernández de Flandes	intérprete	traducciones	3.400
Francisco Melgar	intérprete	traducciones	10.200
Jorge Medina y 4 soldados	alguacil	traslado de cautivos	1.700
Andrés Franco y Domingo de la Loma	pregoneros	—	612
Alejandro Montoya	letrado	defender 1 maestre	408
Juan de Villa Real	procurador	diligenciar pleitos	6.800
Matías Guerrero	abogado	defensa fiscal	6.800
Francisco Menacho Lobado	escribano público	notificaciones	13.600
Francisco Pérez de las Acañas	escribano real	notificaciones	3.400
Pedro de Quesada	encargado	asistencia de cautivos	3.400
Baltasar Melgarejo	procurador	defender marineros	408
Francisco de Ayala	procurador	defender 1 maestre	816
Millán Mena	comisionado	inspeccionar cuentas	6.800
Francisco Fernández Guerrero	escribano real	notificaciones	4.700
Pregonero y 4 peones	pregonero	salarios	2.992
P. de Moriana Ossorio y 1 alguacil	pagador	relación de cuentas	28.560
Total			114.996

Cuadro n.º 10

Correspondencia

Correos	Desplazamiento	Destinatario	Maravedís
Diego Montañés	Sanlúcar-Cádiz	Pedro de Arce	408
Jorge Núñez	Sanlúcar-Málaga	Marcos de Peñavera	408
Juan Valenciano	Cádiz-Málaga	Marcos de Peñavera	680
Alonso García	Málaga-Madrid	Felipe IV	28.016
Martín García	Málaga-Vezmiliana	Millán de Mena	272
Alonso García	Málaga-Granada	Felipe IV	4.080
Pedro Martín	Málaga-Vélez	Iñigo Briceño de la Cueva	408
Alonso García	Málaga-Sevilla, Sanlúcar, Pto. de Sta. María y Cádiz	Duque de Medina Sidonia, duque de Fernandina y mar- qués de Villanueva de Val- dueza	1.560
Pedro Ortiz	Málaga-Alhama y Vélez	Duque de Medina Sidonia y Francisco de Mendoza y Ri- vera	952
Gonzalo Suárez	Málaga-Gibraltar y Ceuta	Pedro de Arce	2.686
Juan de la Rosa	Málaga-Granada	Santo Oficio	2.164
Alonso García	Málaga-Granada	Santo Oficio	2.164
Alonso García	Málaga-Madrid	Felipe IV	16.908
Juan Collado	Málaga-Vélez	Iñigo Briceño de la Cueva	408
Alonso García	Málaga-Madrid	Felipe IV	17.424
Juan Collado	Málaga-Granada	Santo Oficio	2.166
		Total.....	90.704

Relación de tripulantes y días de arresto

<i>El Gedeón Sol Grande</i>	Pedro Jansen	maestre	128
	Federico Paulsem	contramaestre	128
	Juan Villemsem	piloto	128
	Pedro Cornelio	artillero	128
	Juan Merusen	cocinero	128
	Enrique Simonsem	marinero	128
	Reynaldo Javixem	marinero	128
	Sebirt Clalsem	marinero	128
	Jacob Guertsem	marinero	128
	Lucas Villemsem	marinero	128
	Orlando van Buele	marinero	128
<i>El León Amarillo</i>	Jacob Janssem	maestre	128
	Harias Corin	marinero	86
	Jpian Balerbe	marinero	86
	Olivero Condier	marinero	83
<i>El Sol Pequeño</i>	Pedro Arrensen	maestre	128
	Martín Tomasen	contramaestre	128
	Juan Cornelio	piloto	128
	Nicolás Geraldo	marinero	128
	Pedro Cornelissen	marinero	128
	Nicolás Jansen	marinero	128
	Juan Cornelisen	marinero	128
	Juan Piteresen	marinero	128
	Juan Jamssem	marinero	59
Thomas Clasen	marinero	77	
<i>La Buena Fortuna</i>	Juan Tansón	marinero	113
<i>La Elena</i>	Juan Hay	maestre	113
<i>La Estrella Lucero del Día</i>	Reynaldo Jamsem	marinero	128
<i>La Fortuna de Samalo</i>	Felipe Novel	cirujano	128
	Jerónimo Cheva	marinero	128
	Lier Gilmenart	marinero	128
	Miguel Colin	marinero	128
<i>San Andrés I</i>	Roberto Estebens	maestre	113
	Alejandro Frisel	piloto	110
	Juan Enderson	marinero	86
	Richarte Sgran de Opaget	marinero	86
<i>San Andrés II</i>	Juan Stuarde	maestre	48
	Juan Baez Marijo	marinero	28
	Richarte Hel	marinero	28

<i>San Andrés III</i>	Juan Jacop sem Slott	maestre	70
	Arias Enriquez	contramaestre	128
	Mins Medelten	cocinero	128
	Pedro Piterzen	marinero	128
	Gerardo Ubes	marinero	128
	Nicolás Piterzen	marinero	128
	Ibert Jansen	marinero	128
	Juan Rayersen	marinero	106
	Sepquero Berensen	marinero	106
<i>San Antonio</i>	Guillermo Canbel	maestre	48
	Esteban Ares	marinero	28
<i>San Juan Bautista</i>	Enrique Hortsman	maestre	128
	Nicolás Jacobsem	piloto	128
	Juan Jamsem	marinero	128
	Juan Brugmango	marinero	128
	Yart Jansen	marinero	128
	Sansón Conineque	marinero	128
	Juan Janssen	marinero	128
	Giraldo Egbigertsem	marinero	106
	Pedro Drijsem	marinero	106
	Bigert Heeren	marinero	106
	Guillermo Vuseam	marinero	106
<i>San Juan Evangelista</i>	Herman Jamsem	piloto	128
	Cornelio Nelissen	marinero	128
	Jacob Cornelessem	marinero	128
	Pedro Jansen	marinero	128
	Juan de Vijessem	marinero	128
<i>San Miguel</i>	Abraham Tanson	maestre	48
	David Tamson	piloto	113
	Juan Villanson	marinero	28
	Thomas Hit	marinero	28
<i>San Pablo</i>	Jado Claesen	piloto	128
	Simón Claessem	marinero	128
<i>San Pedro</i>	Gerardo Cornelio	maestre	12
	Pedro Jasper	marinero	7
	Hans Endarsen	marinero	7