



La fábrica de las identidades híbridas. Oficios de armadas y construcción de redes clientelares entre Madrid y Génova en el siglo XVI

(The making of hybrid identities.
Armada's officers and the construction of clientelistic
networks between Madrid and Genoa in the XVIth century)

Bastien Carpentier*

Université du Littoral Côte d'Opale (Francia), Centre universitaire du Musée 34 Grande rue
62321 Boulogne-sur-mer, bastien.carpentier@hotmail.fr

Resumen: En este artículo nos cuestionamos los roles informales de los oficiales de las flotas de galeras en el Mediterráneo en la época de Felipe II. Con este objetivo, se realizará una reducción de la escala analítica sobre la ciudad de Génova, donde residían el Capitán General de la Mar y donde fondeaba una flota de galeras al servicio del rey. La concentración de recursos humanos, materiales y financieros en esta ciudad creaba dinámicas económicas y sociales que el rey consideraba adecuado cultivar y aprovechar *vía* sus agentes. Aparte de la exposición de los roles puramente administrativos y bélicos de los oficios de la flota, se debe aquí comprender los desafíos e implicaciones del rol político que le confería el rey.

Abstract: In this article, we question the informal roles of the officers of the galleys fleets in the Mediterranean area during the reign of Philip II. To this end, we reduce the analysis scale on the city of Genoa, where the admiral resided and where a squadron of galleys in the service of the king anchored. The concentration of human, material and financial resources in the town generated economic and social dynamics that the king wished to cultivate and capitalize by means of his agents. Further the explanation of purely administrative and warlike roles, it is a question of understanding the stakes of the political role that the king entrusted to them.

Palabras clave: Génova; Giovanni Andrea Doria; Capitán General del Mar; monarquía Hispánica; asentista de galeras

Keywords: Genoa; Giovanni Andrea Doria; Admiral; Hispanic Monarchy; Galleys Privateers

* Texto traducido por Marcelo Luzzi (Conicet / IH Ravignani)



Desde los trabajos de Irving A. A. Thompson, los actores de la administración de las flotas mediterráneas de los Habsburgo han suscitado un gran interés historiográfico. Sin embargo, el rol informal de los oficiales de las flotas permanece todavía bastante mal conocido¹. Se puede afirmar que la tarea es compleja: el estudio de las flotas de galeras conlleva el análisis de formas de administración heterogéneas y la consulta de fondos archivísticos dispersos². Desde los tiempos de Carlos V, sus galeras del Mediterráneo estuvieron reagrupadas en cuatro escuadras permanentes: la de España, la de Nápoles, la de Sicilia y la de los particulares de Génova. Con base en Cartagena, las galeras de España estaban -en origen- destinadas a la defensa de las costas de Andalucía, en particular las del reino de Granada³. Las flotas de Nápoles y de Sicilia vigilaban la gran frontera marítima que separaba el Mediterráneo del Levante y el del Poniente, constantemente enfrentado a las

¹ Fue necesario esperar a los trabajos de Irving A. A. Thompson para que las estructuras y lógicas de funcionamiento de la administración de las flotas saliese a la luz: Irving A. A. Thompson, *War and Government in Habsburg Spain 1560-1620* (Londres: Athlone press, 1976). Igualmente, véase, Jan Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860* (Estocolmo: Almqvist and Wiksell International, 1993); Juan Carlos Domínguez Nafría, *El real y supremo consejo de guerra (siglos XVI-XVIII)* (Madrid: CSIC, 2001) e Iván Valdez Buznov, *Poder naval y modernización del estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)* (Madrid: Iberoamericana, 2011). A propósito de los oficiales de las flotas de galeras, subrayamos la aportación de Elena García Guerra, “Los oficios de la administración económica militar: ordenanzas, fraudes e intentos de control durante la Edad Moderna” en *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica: Política, Estrategia y Cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, eds. Enrique García Hernán y Davide Maffi (Madrid: MAPFRE, 2006), 523-565. Incluso, David Parrott no se detiene demasiado sobre el papel de los oficiales de galeras; evoca los asentistas de la flota de particulares sin percatarse en los sujetos: David Parrott, *The business of war. Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe* (Cambridge: Cambridge University Press, 2012), 82 y 220.

² El estudio de las flotas en su integridad requiere la exploración de fondos archivísticos generalmente fragmentarios y divididos. A título de ejemplo, el estudio de las galeras de los Doria implica consultar fondos públicos y privados conservados tanto en Simancas como en Génova y Roma. Por lo tanto, es probablemente la complejidad de la tarea la que desanima a numerosos investigadores. Además, y a pesar de la riqueza del fondo *Varios Galeras* (del Archivo General de Simancas), este permanece –curiosamente– poco trabajado. En definitiva, aunque los trabajos dedicados a las flotas atlánticas son numerosos, pocos completan el cuadro de las fuerzas navales de los Habsburgo en el Mediterráneo. Citanos, no obstante, las contribuciones de Esteban Mira Caballos, *Las armadas imperiales. La guerra en el Mar en tiempos de Carlos V y Felipe II* (Madrid: La Esfera de Libros, 2005); Phillip Williams, *Empire and the holy war in the Mediterranean. The galley and maritime conflict between the Habsburgs and the Ottomans* (Londres: I.B. Tauris, 2014); Ricardo Cerezo Martínez, *Las armadas de Felipe II* (Madrid: San Martín, 1989) y Miguel Ángel de Bunes Ibarra, “La defensa de la cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la edad moderna”, *Cuadernos de Historia Moderna* 5 (2006): 77-99.

³ José Manuel Calderón Ortega, “El almirantazgo de Granada (1512-1538): una historia conflictiva”, *Revista de historia naval* 82 (2003): 7-49.



amenazas de los turcos y berberiscos⁴. Por último, la escuadra de los particulares de Génova presentaba un rol y un status singular. Destinada a proteger las rutas marítimas y a asegurar las comunicaciones entre la península ibérica e Italia, las galeras servían así al transporte de hombres, de fondos y de correos vitales para la articulación y la cohesión territorial del imperio. Asimismo, Génova era el puerto natural del Milanesado y de la ruta a Flandes⁵.

Además, de una flota a otra, los modos de administración diferían. Durante el reinado de Carlos V, las galeras estaban conducidas por empresarios privados al servicio del Estado, bajo un sistema de asiento. Al inicio de su reinado, Felipe II aportó su punto de cambio y dirigió una política de expansión naval: entre 1562 y 1574 la flota fue triplicada, alcanzando más de 140 galeras⁶. También, el joven monarca intentó abandonar el sistema de los asientos y dedicarse a ser poseedor de un número máximo de galeras. Por las transformaciones que esto implicaba, esta política debía acompañarse de una profunda reconfiguración de la administración de las flotas, cuyo objetivo era centralizar su control.

En este artículo, centraremos nuestra atención en la escuadra genovesa, un singular caso de estudio con diferentes miradas posibles. En principio, porque la escuadra de los particulares de Génova que allí fondeaba estaba administrada por empresarios locales al servicio del rey de Castilla bajo *asiento*

⁴ Giulio Fenicia, *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598): organizzazione e finanziamento* (Bari: Caducci, 2003). Acerca de esta frontera mediterránea: Andrew C. Hess, *The forgotten Frontier* (Chicago: The University of Chicago Press, 1978); Emrah Safa Gürkan, "The center and the frontier: Ottoman cooperation with the North African corsairs in the sixteenth century", *Turkish historical review* 1 (2010): 1-39.

⁵ Geoffrey Parker, *The army of Flanders and the Spanish road 1567-1659* (Cambridge: Cambridge University Press, 2004).

⁶ Irving A. A. Thompson, "The Spanish armada: Naval Warfare between the Mediterranean and the Atlantic", en *England, Spain and the Gran Armada 1585-1604*, eds. María José Rodríguez Salgado y S. Adams (Edimburgo: John Donald Publishers, 1991), 70-94. La escuadra de España estaba compuesta por 17 galeras en 1557, 12 en 1559, 26 en 1571, 21 en 1574, 40 en 1576, 37 en 1581, 37 en 1584, 20 en 1591, 20 en 1602 y 24 en 1620. La escuadra de Nápoles por 4 galeras en 1511, 6 en 1535, 7 en 1530, 4 en 1559, 8 en 1564, 11 en 1566, 16 en 1567, 13 en 1568, 20 en 1570, 20 en febrero 1571, después 30 los meses siguientes, 36 en 1572, 45 en 1574, 40 en 1576, 28 en 1577, 25 en 1581, 24 en 1584, 26 en 1586, 16 en 1601, 24 en 1602, 24 en 1606, 20 en 1609. Para la escuadra de Sicilia: 4 unidades en 1559, 16 en 1571, 15 en 1573, 22 en 1574, 22 en 1576, 15 en 1581, 13 en 1584, 12 en 1602, 10 en 1605, 12 en 1620; Luca Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Medierraneo in età moderna* (Milán: Selene, 2003), 314; 327 y 332.



noleggio, inclusive en el reinado de Felipe II⁷. Asimismo, Andrea Doria, Capitán General de la Mar entre 1528 y 1560, residía en la ciudad. Doria era un *condottiere* que servía a los Habsburgo en tanto que almirante, aunque también con su propia flota: era el principal asentista de galeras⁸. En el Mediterráneo, era un guardián de los mares y de las fronteras, un *bellatore* del rey⁹. Sus actividades desarrollaron el puerto ligur, hasta el punto de convertirlo en unos años en uno de los principales centros de poder marítimo de Carlos V en el Mediterráneo. Igualmente, Doria servía a los Habsburgo en el campo político: fue él quien hizo entrar a la ciudad de Génova en la órbita imperial en 1528 y quien se constituyó en garante de la alianza hispano-genovesa hasta 1560, año de su muerte. Esta alianza marcaba todavía más la singularidad del caso genovés: República autónoma, Génova se convirtió en 1528 en un aliado del Imperio, sin necesidad de integrar sus dominios como parte de su territorio. Dominación política de la ciudad ligur y control militar del Mediterráneo estaban de esta forma entremezclados en una misma estrategia y en un mismo crisol de actividades, que Doria controlaba en gran parte. Tras 1560, se produjo la misma situación con el sobrino nieto y heredero de Andrea, Giovanni Andrea Doria, quien lo sucedió a la cabeza de la flota familiar así como en el rol de interlocutor principal entre los genoveses y los castellanos. A la manera de su tío abuelo, él fue en Génova un intermediario y un transmisor de la gracia regia, un *broker* entre el rey y los genoveses¹⁰.

Destinado desde la más joven edad a esta herencia, Giovanni Andrea se había familiarizado con la cultura, la lengua y el protocolo castellano, e hizo de

⁷ El asiento *noleggio* consistía en que un empresario privado pusiese a disposición del Estado una galera privada. El asiento *appalto*, más extendido que el precedente en la mayoría del resto de flotas mediterráneas, consistía en que el Estado encomendaba una o varias de sus galeras a un particular: Luca Lo Basso, *Uomini da remo*, 269.

⁸ Arturo Pacini, *La Genova di Andrea Doria nell'impero di Carlo V* (Florenca: Olschki, 1999).

⁹ A propósito de la figura del *bellatore*, Antonio Jiménez Estrella, "Los nuevos bellatores de Su Majestad: reflexiones en torno al servicio militar al rey en los siglos XVI y XVII" en *Servir al rey en la Monarquía de los Austrias. Medios, fines y logros del servicio al soberano en los siglos XVI y XVII*, ed. Alicia Esteban Estringana (Madrid: Sílex, 2012), 387-413.

¹⁰ Para una aproximación a la figura del *broker* y de las redes de clientelismo y de patronazgo, Sharon Kettering, *Brokers and Clients in Seventeenth Century France* (New York-Oxford: Oxford University Press, 1986); Wim Blockmans, "Patronage, Brokerage and Corruption as Symptoms of Incipient state Formation in the Burgundian-Habsbourg Netherlands", en *Klientelsysteme im Europa der frühen Neuzeit*, ed. Antoni Maczak (Munich: Oldenbourg, 1988), 117-126 y Jeremy Boissevain, *Friends of Friends. Network, Manipulations and Coalitions* (Oxford: B. Blackwell, 1974).



su identidad híbrida un recurso que le permitió consolidar su posición de intermediario y de conector de intereses de los genoveses y los Habsburgo¹¹. Para asegurar la eficacia de este sistema, el rey había adoptado la forma de administración de las flotas de manera de poder utilizar la galera como un vínculo social, una herramienta que permitía a los Doria desarrollar su red clientelar local, la que progresivamente fue entrando también al servicio de sus propias ambiciones.

Irving A. A. Thompson asimila la galera al instrumento principal de la iniciativa monárquica del rey en Italia, donde el control de las flotas y el de los territorios estaban estrechamente unidos, mezclados en una estrategia coordinada y confiada a las manos de un mismo sustrato social¹². En Génova, la escuadra de los particulares era, al mismo tiempo, la manifestación del poder de los Habsburgo y el instrumento de mediación gracias al que constituyeron sus redes de patronazgo. De esta forma, además de su rol en la administración y en el mando de las galeras, el oficial de marina tenía un rol social y político importante porque en Génova ni el rey ni su embajador podían intervenir directamente¹³. Su intromisión política debía seguir siendo discreta, y el oficio militar constituía a este efecto un sustituto perfecto. Es en la observación de la pluralidad de estos roles y funciones que pretendemos realizar este estudio.

¹¹ Acerca de la implicación de la mediación cultural de los agentes en las identidades plurales, cfr. Peter Burke, *Hibridismo cultural* (Madrid: Akal, 2010); Diana Carrió Invernizzi (ed.), *Embajadores culturales. Transferencias y lealtades de la diplomacia española de la Edad Moderna* (Madrid: UNED, 2016); Kapil Raj, "Go-Betweens, Travelers, and Cultural Translators", en *A Companion to the History of Science*, ed. Bernard Lightman (Hoboken: Blackwell, 2016), 32-57; Dejanirah Couto y Stéphane Péquignot (eds.) *Les langues de la négociation. Approches historiennes* (Rennes: PUR, 2017) y Akira Iriye, "Culture and Power: international relations as intercultural relations", *Diplomatic History* 3 (1979): 119-128.

¹² Irving A. A. Thompson, "The Spanish armada", 70-94.

¹³ Siendo supuestamente el primer agente del rey, el embajador veía limitado su campo de acción por el peso de sus funciones representativas. Sobre la figura del embajador y del virrey en el mundo hispánico: Daniel Aznar, Guillaume Hanotin, Niels F. May (eds.), *À la place du roi. Vice-rois, gouverneurs et ambassadeurs dans les monarchies française et espagnole (XVI^e-XVIII^e siècles)* (Madrid: Casa de Velázquez, 2014); Béatrice Perez (ed.), *Ambassadeurs, apprentis espions et maîtres comploteurs. Les systèmes de renseignement en Espagne à l'époque moderne* (Paris: PUPS, 2010); Michael J. Levin, *Agents of Empire. Spanish ambassadors in Sixteenth Century Italy* (Ithaca: Cornell University press, 2005); Manuel Rivero Rodríguez, *La edad de oro de los virreyes. El virreinato en la Monarquía Hispánica durante los siglos XVI y XVII* (Madrid: Akal, 2011); Alain Hugon, *Au service du roi catholique. «Honorables ambassadeurs» et «divins espions»* (Madrid, Casa de Velázquez, 2004) y Lucien Bély, *Espions et ambassadeurs au temps de Louis XIV* (Paris: Fayard, 2002).



Oficio militar, cargo político. Las figuras del Capitán General de la Mar

En 1560, Giovanni Andrea Doria se convirtió en el principal asentista del rey, con 12 galeras. Sin embargo, no heredó directamente el aura de su tío y tuvo que esperar hasta 1584 para devenir Capitán General de la Mar, cargo que sirvió hasta 1602¹⁴. Durante este período (1584-1602), el genovés fue el jefe del conjunto de las flotas del Mediterráneo que servían a los castellanos. Capitán General de la Mar, Doria controlaba a su agrado a los oficiales, con el apoyo de los Habsburgo, quienes deseaban reforzar sus posiciones. Ellos entendían que era conveniente confiar a Doria las herramientas necesarias. Con esta finalidad, Felipe II le cedió un instrumento de mayor autoridad: el ejercicio de la justicia civil y criminal a bordo de las flotas¹⁵. Por este motivo, Doria era asistido por un auditor, respaldado por un notario y dos alguaciles. Es necesario precisar que, en tanto como Capitán General de la Mar, el genovés nombraba él mismo a estos oficiales¹⁶. Desde ese momento, estaba en disposición de nombrar a quien le pareciese correcto. Además de disponer así del poder de conceder los oficios a bordo, Doria fortalecía su dominación sobre el conjunto de actores de las flotas y no dudaba en hacer un uso personal en contra de sus competidores y opositores. Por ejemplo, en 1600, condenó a su competidor político genovés, Ambrogio Spinola, a pagar 500 ducados de multa por haber liberado a un esclavo sin licencia real¹⁷. Todo parecía organizado desde Madrid para que el Capitán General dispusiese de un poder que le

¹⁴ Más tarde, al enterarse de la noticia del nombramiento de Giovanni Andrea a la cabeza de las flotas, el obispo de Noli lo calificaba, al instante, de "*trionfo del gran Andrea Doria*". Giovanni Andrea, entonces, se había convertido, a sus ojos, en el heredero universal de "*robbà*" y "*valore*" de Andrea Doria; Archivio Doria Pamphilj di Roma (en adelante ADP), *Scaff.* 81.49, del obispo de Noli a Giovanni Andrea Doria, Roma el 12 de febrero de 1584.

¹⁵ Biblioteca Nacional de España, Mss. 2058, ff.70r.-71v (parecer de Antonio de Alcorche sobre los asientos de galeras).

¹⁶ En 1594, Doria nombraba a Giovanni Battista Tornielo como auditor de la armada: Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Varios Galeras (VG), leg. 76b, f. 5. En 1598, Doria lo reemplazaba por Cesare Massa; AGS, VG, leg. 4, f. 369, Giovanni Andrea Doria a Gines de Torres, Loano el primero de abril de 1598. En 1585, Doria nombraba a Antonio Paganello como notario del auditor: AGS, VG, leg. 49, f. 318, Giovanni Andrea Doria, en Génova el 2 de enero de 1585. En 1597, era Giovanni Maria Serravalle quien asumía el oficio, mediante el nombramiento de Doria: AGS, VG, leg. 76b, f. 70. En 1599, continuaba Serravalle en el cargo: AGS, VG, leg. 76b, f. 114. Acerca del ejercicio de la justicia a bordo de las galeras de Doria, cfr. Manuel Lomas Cortés, "Justicia y gobierno en las galeras de Felipe III", en *Tra Marte e Astrea. Giustizia e giurisdizione militare nell'Europa della prima età moderna (secc. XVI-XVIII)*, ed. Davide Maffi (Milán: Franco Angeli, 2012), 125-152.

¹⁷ Considerado como cautivo, era susceptible de volver a ser comprado, Manuel Lomas Cortés, "L'esclave captif sur les galères d'Espagne (XVI^e-XVII^e siècles)", *Les Cahiers de la Méditerranée* 87 (2013): 17-31.



permitiese reforzar su dominación. Dominación que pasaba por la exclusión de sus adversarios, pero también por la integración de los aliados: Doria convertía sus nuevas atribuciones en una poderosa máquina de generar redes clientelares.

La manifestación más explícita de este rol era que Doria disponía, en el marco de su oficio, de grandes sumas de dinero que podía repartir libremente según su parecer, bajo forma de recompensas, incluso sin que los beneficiarios estuviesen obligatoriamente embarcados a bordo de sus galeras¹⁸. Estos “gentiles hombres y criados del señor Juan Andrea” disfrutaban entonces una remuneración extraordinaria. Este sistema ya existía antes que Doria fuese Capitán General, es decir cuando solo era un asentista¹⁹. Con todo, la suma se dobló desde el momento de su nombramiento en 1584, pasando de 2.000 a 4.000 ducados anuales. Desde ese momento, el genovés recibió 16.000 ducados por año, a razón de 12.000 de sueldo y 4.000 destinados a sus *gentilhuomini*. El 25% de los ingresos de Doria estaba, por lo tanto, directamente destinado al mantenimiento de sus clientes²⁰. Inicialmente, las sumas estaban fijadas de antemano y Doria estaba en la obligación de limitar el número de beneficiarios a 20, 10 españoles y 10 italianos²¹. Aunque desde el principio estaban estrechamente codificadas, las reglas de la organización de la repartición de las recompensas rápidamente se vieron suavizadas: Doria podía disponer más libremente y logró distribuir muy pequeñas sumas (2 ducados o incluso 1 ducado) a un extenso número de genoveses, para así maximizar la cantidad de beneficiarios en la ciudad²². Eligiendo a los receptores, Doria integraba distintos grupos sociales a su clientela y, a veces, creaba perfectas ‘dinastías’ de colaboradores. Un ejemplo lo encontramos en el caso de

¹⁸ Estos beneficiarios (*ventajados*) eran identificados por el veedor de la flota y detallados en las “listas de las personas en quien ha señalado los dos mil ducados que su magestad le da para ventajas”. La atribución de estas ventajas inicialmente era compartida entre Doria, el consejo de Estado y el consejo de Guerra: ADP, *Scaff.* 84.40: Giovanni Andrea Doria al proveedor Ribadeneyra, Madrid 18 de marzo de 1584.

¹⁹ ADP, *scaff.* 75.36.1: asiento de galeras de Giovanni Andrea Doria para los años 1568, 1569 y 1570.

²⁰ Archivo di Stato di Genova, fondo *Archivio Segreto* 2417, f. 149: Agostino Spinola al dogo y a los gobernadores de la República, Madrid, el primero de enero de 1584. Parece que esta suma habría permanecido inalterada hasta el final de su capitania general de la mar. En 1602, último año en que ejerció el oficio, disponía todavía de 4.000 ducados para repartir; AGS, VG, leg. 6, f. 87, Cádiz, 2 de agosto de 1602.

²¹ AGS, Guerra y Marina (GyM), leg. 175, f. 52.

²² Estas listas figuran en los libros de sueldo conservados en AGS, VG, legs. 68-78.



Bernardo Isnardo y su hijo Giovanni, beneficiados con unas pensiones extraordinarias por sus servicios de marinos a bordo de las galeras de Doria²³. Poco después, Agostino Isnardo abastecía a las flotas de aceite, según la demanda de Doria²⁴. Más tarde, otros Isnardo, Damiano y Bartolomeo, arrendaron sus góndolas que habían servido de navíos auxiliares para la explotación portuaria²⁵. La concesión de una recompensa -aunque fuese baja, era una primera etapa en la integración. En este sentido, se dejaba entrever la posibilidad de un ascenso al servicio de la flota. Giovanni Andrea aprovechaba esta situación para atar los lazos dirigidos en función de sus intereses: resulta necesario precisar que los Isnardo eran originarios de Loano, feudo de los Doria²⁶. El sistema de las *ventajas* permitía al genovés organizar su propia dominación social sobre los puntos estratégicos del territorio ligur. Con todo, aunque estas pensiones densificaban la red clientelar local de Doria, las cantidades destinadas eran muy bajas para consolidar importantes bases sociales de poder, sobre todo en un medio como el genovés, donde los empresarios estaban acostumbrados a grandes beneficios. De su oficio de Capitán General de la Mar, Giovanni Andrea Doria disponía de un margen de maniobra importante -aunque informal- sobre los asentistas de galeras genoveses, siendo de aquí de donde podía extraer otra importante fuente de poder.

Los asentistas de galeras, protagonistas de un grupo de poder jerarquizado

En la ciudad ligur, varios empresarios deseaban integrar el codiciado círculo de los asentistas de galeras de la escuadra de los particulares, la cual estaba compuesta por 20 unidades²⁷. El arte de Doria consistía en canalizar estas pretensiones y así obtener beneficios. El asiento de galeras conjugaba las necesidades del Estado con los intereses de los empresarios particulares en una estrategia conjunta. En el intercambio de servicio, el rey remuneraba al

²³ AGS, VG, leg. 1, f. 48 (“Liste delle persone ventaggiate de 1581”); AGS, VG, leg. 1, ff. 591-594: “Liste delle persone avataggiate dell'anno 1582”.

²⁴ AGS, VG, leg. 48, f. 235; Giovanni Andrea Doria, Génova, 28 de diciembre de 1584.

²⁵ AGS, VG, leg. 76b, ff. 107 y 110; AGS, VG, leg. 77, año de 1600, f. 48.

²⁶ AGS, VG, leg. 49, f. 295; Giovanni Andrea Doria, Génova, el 12 de enero de 1585.

²⁷ Véase la tabla de los asentistas de galeras en el anexo.



asentista y, sobre todo, le concedía ventajas que estimulaban su espíritu empresarial: según las cláusulas estipuladas en su contrato, el asentista disfrutaba de un importante margen de maniobra en el transporte de hombres, de bienes, de productos alimenticios y de capitales a título privado. A menudo integrado previamente en los circuitos comerciales locales e internacionales, el asentista conseguía de estos derechos un importante beneficio. Fuertemente armadas, las galeras eran muy útiles al transporte de mercancías de un alto valor²⁸. En el gobierno, algunos incluso exponían que los asentistas genoveses transportaban tantas mercancías en las galeras que no eran capaces, por momentos, de embarcar las tropas necesarias²⁹. Igualmente, para el transporte de capitales, la galera era una importante herramienta. El dinero que los banqueros genoveses cobraban en España no permanecía allí, sino que rápidamente era transportado a Génova. Para sacarlo, era necesario ser titular de una licencia de saca, de la cual los asentistas disponían acorde a una de las cláusulas de sus contratos. Por ejemplo, los Lomellini, titulares de un asiento de cuatro galeras, tenían una licencia de saca de 50.000 ducados por año desde cualquier puerto de la monarquía, por cada una de sus cuatro galeras³⁰. De esta forma, invirtiendo en los asientos de galeras, los mercaderes-banqueros genoveses se liberaban del costo de adquisición de estas patentes y hacían circular el fruto de sus actividades a bordo de sus propias embarcaciones, generalmente dirigidas por parientes suyos, fuera de peligro de los controladores del fisco real y de las eventuales denuncias de adversarios.

Asimismo, los asentistas genoveses se aprovechaban del derecho de extracción de 300 salmas de trigo siciliano por galera³¹. Aunque estas cantidades de cereal supuestamente estaban destinadas a la tripulación, no existía ningún control estricto, y el asentista podía distribuir los productos a quien le parecía adecuado. En la ciudad de Génova, que dependía totalmente de ultramar para su abastecimiento de trigo, este privilegio representaba mucho

²⁸ David Parrott, *The business of war*, 207.

²⁹ Irving A.A. Thompson, *War and Government*.

³⁰ AGS, VG, leg. 1, f. 96, asiento de galeras de los Lomellini, concluido en Madrid el 10 de abril de 1568. Estas galeras servían sobre todo a sus actividades en la isla de Tabarka, a lo largo de las costas tunecinas: Philippe Gourdin, *Tabarka. Histoire et archéologie d'un préside espagnol et d'un comptoir génois en terre africaine (XV^e-XVIII^e siècle)* (Roma: EFR, 2008).

³¹ Las cantidades eran acumulables. Por ejemplo, mientras los Lomellini tenían cuatro galeras en asiento, podían extraer 1.200 salmas de trigo de Sicilia.



más que un simple aporte de productos: era un instrumento de poder concedido a los asentistas. La rentabilidad del asiento no puede resumirse solamente en la remuneración económica, la cual no era probablemente más que un argumento secundario a la hora de motivar a Doria a servir al rey. Los beneficios concedidos eran importantes y suscitaban el interés de sectores completos de la sociedad local.

Al mismo tiempo que agente del rey y colaborador de la mayoría de los asentistas genoveses, Doria aprovechaba su rol de intermediario para inmiscuirse en los procesos de negociación de los asientos de galeras. El estudio de los diferentes asentistas y pretendientes a este cargo permitiría considerar que Doria estructuraba la composición de la flota en función de sus afinidades, redes y estrategias. Un primer círculo de beneficiarios de sus favores y recomendaciones estaba compuesto por asentistas provenientes de su familia y de sus alianzas matrimoniales directas: Marcelo Doria, Cosme Centurione y Agabito Grillo eran sus primos. En el marco de sus asuntos, los tres siempre se habían beneficiado del respaldo de Giovanni Andrea junto a la corona³². Un segundo círculo estaba compuesto por asentistas provenientes de grupos familiares aliados que previamente habían tejido estrechos lazos de cooperación económica y política con Doria: este era el caso de Bendinello Sauli, de Gian Antonio de Marini y de los Lomellini³³. También, Doria podía limitar el acceso a los asientos de galeras y no se privaba de hacerlo para así contrarrestar los planes de sus competidores y opositores, quienes buscaban controlar un número creciente de galeras. Para conseguirlo, Doria no dudaba en activar sus redes de aliados en el gobierno, delante del cual recomendaba

³² A propósito de las relaciones entre Doria y estos asentistas, cfr. Bastien Carpentier y Jean-Philippe Priotti, "La forge instable d'une domination. Les Doria, Gênes et le gouvernement castillan (1560-1606)", en *Identités et territoires dans les mondes hispaniques (XVI^e-XX^e siècle)*, ed. Jean-Philippe Priotti (Rennes: PUR, 2015), 75-96.

³³ Marc'Antonio quería integrar a unos de sus sobrinos en los asientos y solicitaba consejo a Doria sobre esta cuestión: ADP, *Scaff.* 84.39, Giovanni Andrea Doria a Marc'Antonio Sauli, Madrid 15 de noviembre de 1583. Para Marini, Doria no dudaba en solicitar a Juan de Idiáquez, ADP, *Scaff.* 81.58, Idiáquez a Giovanni Andrea Doria, Madrid el 27 de marzo de 1593. De acuerdo al proyecto de mantener sus alianzas más allá de las generaciones, Doria y sus herederos continuaron apoyando a los hijos de Marini mientras estos últimos heredaban el asiento, AGS, Estado, leg. 1433, f. 66 (Giovanni Andrea Doria a Felipe III, Loano el 9 de marzo de 1605); f. 83 (Giovanni Andrea Doria a Felipe III, Génova el 27 de mayo de 1605); f. 115 (Carlo Doria a Felipe III, Génova el 4 de marzo de 1605) y f. 125, Carlo Doria a Felipe III, Génova el 30 de diciembre de 1605.



negativamente los servicios de los que quería apartar³⁴. Dominando así a un grupo restringido de asentistas de galeras y canalizando el acceso a las mismas, Doria establecía las bases de un núcleo de poder pro-castellano en la ciudad. De Génova a Madrid, la administración de las galeras y la dominación social estaban estrechamente vinculadas.

De la misma forma que el oficio de Capitán General de la Mar permitía a Doria crear redes de patronazgo y forjar su dominación social en Génova, los asentistas de galeras estaban también encargados de un papel de transmisión de poder: el rey creaba, mediante estos, unos grupos de beneficiarios tanto en el seno de la élite mercantil genovesa como entre los numerosos genoveses que vivían del armamento naval y del abastecimiento de flotas. Doria y los asentistas de galeras tenían un importante margen de maniobra en la contratación de productos alimenticios y de materiales necesarios para el abastecimiento. Por esta razón, Doria estaba asistido por un oficial, el proveedor. Antes incluso de llegar a ser Capitán General de la Mar, Doria había cuidado el mantenimiento de la economía genovesa del armamento y del abastecimiento de flotas asumiendo, al lado del embajador español, la recaudación y la contratación de los productos alimenticios necesarios para los preparativos navales. Es necesario señalar que los 32 años de mando de su predecesor Andrea Doria a la cabeza de las flotas habían dinamizado la economía local y adaptado sus estructuras.

Las instrucciones transmitidas al embajador Pedro de Mendoza en el transcurso de su toma de posesión (1576) atestiguan la importancia de la ciudad como punto de confluencia de hombres, materiales y productos alimenticios destinados a las actividades bélicas españolas en el Mar Interior³⁵. En Génova, muchos vivían de esta economía, la cual era estimulada por Doria y los asentistas según las necesidades aunque también en función de sus

³⁴ Bastien Carpentier y Jean-Philippe Priotti, "La forge instable d'une domination". En abril de 1583, solicitaba a Granvela apartar al príncipe de Salerno, Niccolò Grimladi, su competidor, quien pretendía hacerse asentista de aleras. Doria proponía incluso favorecer a un hijo de Domenico Spinola, miembro de su frente de parentela, en el lugar y en la plaza de Grimaldi: ADP, *Scaff.* 84.39, Giovanni Andrea Doria a Granvela, Génova el 3 de abril de 1583.

³⁵ AGS, Estado, leg. 1408, f. 192: instrucciones a Pedro de Mendoza, Madrid el 1 de mayo de 1576. El embajador debía gestionar el paso de las tropas, recibir y repartir las armas y la pólvora de Milán, garantizar el aprovisionamiento en productos alimenticios y materiales, tarea en la que estaba asistido por un "Tenedor de bastimentos y municiones", AGS, VG, leg. 48, f. 196 (Génova el 27 de julio de 1584) y f. 23, Génova el 23 de julio de 1583.



estrategias³⁶. Para el rey, su conocimiento del mercado local era una preciada ayuda: le permitía activar redes empresariales preexistentes y reducir los costes de transacción. Esta economía constituía una meta política que los Habsburgo contaban regular. Con todo, todavía debía alcanzarse: el control directo del gobierno y de sus administradores de estos circuitos de abastecimiento era débil, especialmente por la distancia³⁷. Esta es la razón por la que el rey asignaba al asentista una suma fija y anual que era libre de administrar en función de las necesidades de abastecimiento que él mismo estimaba. Así, por su buena gestión, el asentista podía mejorar sus beneficios³⁸. Especialmente, podía repartir los contratos de adquisición de bienes y productos alimenticios que él deseaba. Comprando a los comerciantes y artesanos genoveses las municiones necesarias, la jarcia, las carnes, los barriles de aceite y de vino, el bizcocho y otras vestimentas necesarias para los equipajes, el asentista estimulaba la economía local genovesa, repartiendo las riquezas a su parecer y reforzando así sus redes de patronazgo. Por ejemplo, el rey se dirigía a garantizar la financiación del avituallamiento en bizcocho - alimento básico de los equipajes- para las galeras de Doria³⁹. Para emprenderlo, dejaba al genovés evaluar las necesidades y encargarse del bizcocho necesario junto a los productores locales, quienes a continuación eran remunerados por los oficiales del rey en Génova. Doria privilegiaba, por este motivo, realizar el pedido a la empresa de los Lomellini, sus aliados desde

³⁶ Haciendo un elogio de sus galeras, un colaborador de Doria señalaba que en “Génova, puedese hazer plazer a muchos con las galeras, y darles de comer” (ADP, *Scaff.* 75.3, Luis Barros a Giovanni Andrea Doria, Gaeta el 14 de septiembre de 1571). Acerca de Génova y de su situación geográfica en tanto que centro de aprovisionamiento militar, véase, Arturo Pacini, “Porte, chiavi, scale: logistica militare e affari finanziari a Genova tra fine Cinque e inizio Seicento”, en *Libertà e dominio. I sistema politico genovese: le relazioni esterne e il controllo del territorio*, eds. Matthias Schnettger y Carlo Taviani (Roma: Viella, 2011), 88-127. Sobre las implicaciones del aprovisionamiento y de sus dinámicas económicas, John E. Dotson, “Economics and logistics of the galley warfare”, en *The Age of galleys*, ed. Robert Gardiner (Londres: Conway maritime press, 1995), 217-223; Alicia Esteban Estríngana, “La ejecución del gasto militar y la gestión de los suministros. El abastecimiento de pan y de munición en el ejército de Flandes durante la primera mitad del siglo XVII”, en *Le forze del principe*, eds. Mario Rizzo y José Javier Ruiz Ibáñez y Gaetano Sabatini (Murcia, Editum, 2004), 411-463; David Parrott, *The business of war* y Caroline Le Mao y Philippe Meyzie (eds.), *L’approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours* (París: PUPS, 2015).

³⁷ David Parrott, *The business of war*, 202.

³⁸ *Ibid.*, 206-207.

³⁹ Miguel Ángel de Bunes Ibarra, “La defensa de la cristiandad”.



varias generaciones antes. Estos últimos se enriquecían y sus vínculos con los Doria se fortalecían.

El abastecimiento de las flotas era una vasta empresa en la que los intereses del rey y de los particulares estaban estrechamente imbricados. En su *business of war*, David Parrott demuestra que los miembros de las redes de abastecimiento estaban seleccionados en función de sus capacidades de movilizar los recursos necesarios, principalmente a gran escala⁴⁰. De hecho, un proveedor capaz de suministrar alimentos simultáneamente a Génova, Nápoles o Flandes representaba, probablemente, la figura del colaborador ideal. Con todo, nos parece necesario señalar que esos proveedores estaban seleccionados también en función de la importancia de sus redes sociales locales y de sus posibilidades de injerencia política. En Génova, el avituallamiento de las flotas no era solo un asunto de logística bélica, sino que era igualmente un instrumento de poder político.

Los oficiales de la administración de la flota en Génova

Para contener todo el sistema fraudulento y asegurar que el dinero del rey se utilizase acertadamente, se habían creado oficios de supervisores⁴¹. Cada orden de pago que Doria expresaba para las necesidades de la flota ponía en funcionamiento un mecanismo de control. Un sistema de pago tripartito (arca con tres llaves) sometía cada pago a la validación de tres personas: el Capitán General de la Mar (es decir, el mismo Doria), el pagador y el veedor⁴². El arca estaba depositada en la casa del capitán general mientras que este estaba en tierra y a bordo de la galera real cuando estaba en la mar. Toda vez que la orden de pago era validada por el capitán general y el veedor, el pagador transfería la cantidad debida al proveedor. Por supuesto, Doria buscaba la forma de controlar estos oficios encargados de limitar su capacidad de hacer del sistema de aprovisionamiento una herramienta de poder personal.

⁴⁰ David Parrott, *The business of war*, 221.

⁴¹ Sobre la corrupción, Bartolomé Yun Casalilla, "Corrupción, fraude, eficacia hacendística y economía en la España del siglo XVII", *Hacienda pública española* 1 (1994): 47-70.

⁴² Este sistema había sido instaurado por Felipe II desde el inicio de un reinado. Para un estudio del sistema de las arcas y del *business* de la guerra, véase, Alicia Esteban Estríngana, *Guerra y finanzas en los Países Bajos Católicos. De Farnesio a Spinola (1592-1630)* (Madrid: Laberinto, 2009).



Conseguir colocar a un cliente o un aliado en estos oficios permitía disponer de un importante poder sobre la economía del abastecimiento de guerra. En Génova, tales funciones conferían el poder de asegurar el éxito o de causar el fracaso de empresarios aliados, competidores o enemigos. Esta es la razón por la que el rey se esforzaba en centralizar los nombramientos de estos oficiales: la designación de los veedores se hacía en la corte⁴³. Sin embargo, por medio de sus redes en el gobierno, Doria conseguía influir en estos nombramientos, así como neutralizar las barreras puestas en contra de la imbricación del interés privado en la política de la guerra del Estado.

Poseedor de una de las tres llaves, el pagador asistía a cada entrada y salida de dinero del arca y lo atestiguaba en sus informes. Aunque el rey tuviese que nombrarlo, la carga de trabajo que asumía Felipe II diariamente lo obligaba a dejar una parte a sus ministros. Entre ellos, Juan de Idiáquez se estaba convirtiendo en uno de los protagonistas del gobierno a partir de 1580. El vasco era además un aliado de Giovanni Andrea Doria, y los dos hombres intercambiaban servicios desde antes de la llegada de Idiáquez a la corte en 1579⁴⁴. En 1584, Idiáquez ubicaba a su cliente Francisco Meruelo Castillo en el oficio de “pagador de las galeras cerca de la persona de Juan Andrea Doria”⁴⁵. En el marco de sus funciones, Meruelo Castillo estaba asistido por Domingo de Otaola, quien servía como contable a su lado, antes de convertirse él mismo en pagador, oficio que asumió hasta 1586⁴⁶. Durante el ejercicio de sus funciones, Otaola se benefició sistemáticamente de los servicios y favores de Doria, quien buscaba desarrollar sus buenas relaciones, particularmente intentando conseguir un aumento de su salario⁴⁷. En otros términos, buscaba comprar su amistad. Por estas dinámicas de intercambios de servicios y por la creación de vínculos de ellos derivados, Doria pretendía atraerse para sí los favores y la complicidad de Otaola. Su estrategia corruptiva estaba clara, hasta el punto que él mismo alcanzó, posteriormente, a conducir el nombramiento del

⁴³ Lo mismo ocurría con la de los contables y los proveedores.

⁴⁴ A propósito de las relaciones entre Doria y Juan de Idiáquez, cfr. Bastien Carpentier y Jean-Philippe Priotti, “La forge instable d'une domination”.

⁴⁵ ADP, *Scaff.* 81.50, Idiáquez a Giovanni Andrea Doria, Aranjuez 24 de mayo de 1584.

⁴⁶ Otaola sirvió de julio de 1584 a agosto de 1586 como pagador de la armada, AGS, VG, leg. 51, f. 34.

⁴⁷ Para esta cuestión, Doria movilizaba su red madrileña, ADP, *Scaff.* 84.40, Giovanni Andrea Doria a Rodrigo Vázquez, Génova el 19 de julio de 1584.



pagador: hizo otorgar el oficio al genovés Pietro Battista Saluzzo, pariente próximo de Giovanni Battista Saluzzo, hombre de confianza y agente personal de Doria⁴⁸. De esta forma, integrando los individuos provenientes de su red de sociabilidad al oficio de pagador, Doria se aseguraba su respaldo y complicidad. Así, neutralizaba el sistema de contra-poderes que debía encarnar el pagador en su contra⁴⁹. Controlando los procesos de nombramiento de uno de los poseedores de las tres llaves del arca, Doria dominaba más intensamente el *business* del avituallamiento. No obstante, sus elecciones quedaban sometidas a la validación del veedor, poseedor de la tercera llave.

El veedor controlaba las eventuales infracciones cometidas por los otros oficiales: era un instrumento orgánico de control sobre el asentista. Su nombramiento pertenecía a las competencias y la jurisdicción del consejo de guerra⁵⁰. No obstante, la junta de la noche, órgano principal del gobierno de Felipe II en la última etapa de su reinado, había acaparado el proceso de nominación y relegado al consejo de guerra a un rol secundario. Este se limitaba entonces a proponer las listas con los nombres de los candidatos a la junta, la cual, en presencia del rey, deliberaba y nombraba al nuevo veedor⁵¹. Aunque la decisión final competía al monarca, este último actuaba delante de la junta, que monopolizaba el acceso a su persona e influía en sus decisiones. De inmediato, los miembros de la junta, algunos de los cuales eran aliados próximos de Doria, pesaron en los nombramientos de los oficiales que debían controlar al genovés en sus gastos.

El mismo día que Doria juraba al consejo de guerra como nuevo Capitán General de la Mar, un nuevo veedor general fue también nombrado: Jorge de Manrique. Doria y Manrique se conocían desde al menos 1579 cuando, en el transcurso de su estadía, había hospedado algunos días en casa del

⁴⁸ AGS, VG, leg. 76b; AGS, Estado, leg. 1429, f. 209, Giovanni Andrea Doria a Felipe II, Génova el 2 de junio de 1598; AGS, VG, leg. 6, f. 193 (Giovanni Andrea Doria, Génova el 7 de mayo de 1602) y f. 603, Felipe III, Valladolid el 5 de mayo de 1604. Giovanni Battista Saluzzo gestionaba los asuntos económicos de Doria en tanto que su agente.

⁴⁹ Mejor aún, conseguía un oficio atribuible a sus clientes como recompensa.

⁵⁰ Elena García Guerra, "Los oficios de la administración económica militar".

⁵¹ Archivo Zabálburu, fondo Altamira 134, D. 52, Consulta de la Junta de la noche, Madrid 7 de febrero de 1595.



genovés⁵². Los dos eran hombres de guerra y de frontera y probablemente tenían consciencia de su común identidad híbrida: Manrique hablaba italiano y estaba familiarizado con los asuntos de la diplomática y administración militar⁵³. Asimismo, Manrique era un pariente del marqués de Aguilar y de Diego de Vargas, ambos estrechamente ligados a los protagonistas de la facción belicista en la corte, a la que pertenecía Doria⁵⁴. Cuando volvió a la corte en noviembre de 1583, Doria defendió los intereses de Manrique y movilizó a sus aliados Granvela e Idiáquez con la intención de introducirlo en la administración de las flotas⁵⁵. Poco después, Manrique se benefició también del apoyo del secretario Juan Delgado, otro colaborador del genovés en la corte⁵⁶. Estos apoyos de peso fueron determinantes y Manrique se convirtió en veedor general de la flota poco después, el 21 de mayo de 1584, es decir, el mismo día que Doria devenía Capitán General de la Mar. Sus nombramientos se produjeron a la par. De inmediato, Doria intensificó sus relaciones con Manrique multiplicando los intercambios de servicios: se presentaba como su cliente comprometido y le proponía sistemáticamente sus servicios. Durante la estadía de Doria en Madrid, en el invierno de 1584, su correspondencia atestigua una creciente confianza entre los dos hombres⁵⁷. Manrique estaba

⁵² Manrique había pasado allí el carnaval e Idiáquez lo felicita, ADP, *Scaff.* 81.40, Idiáquez a Giovanni Andrea Doria, Venecia 27 de febrero de 1579, así como otra misiva fechada en Venecia el 14 de marzo de 1579.

⁵³ Manrique había tenido una carrera diplomática. En 1570, había sido embajador del duque de Saboya e Madrid: Castagna a Alejandrino, Córdoba el 11 de marzo de 1570, en Luciano Serrano, *Correspondencia diplomática entre España y la Santa sede durante el pontificado de San Pio V* (Madrid, 1914), vol. III, 263. En su correspondencia, sus cartas están escritas alternativamente en castellano y en italiano.

⁵⁴ El marqués de Aguilar era Luis Fernández Manrique de Lara y Pimentel (1553-1585). El marquesado pasó enseguida a su hermano Bernardo Manrique de Lara y Rojas (1585-1600).

⁵⁵ Los propios Granvela e Idiáquez, protagonistas entonces del gobierno, habían conducido el nombramiento de Doria para el cargo de Capitán General de la Mar en 1584, Bastien Carpentier y Jean-Philippe Priotti, "La forge instable d'une domination".

⁵⁶ Manrique aprovechó para recomendar, junto a Delgado, los servicios de Juan de Alarcón, Antonio de Yrrabien y Miguel de Aguirre para la junta de galeras: AGS, GyM, leg. 160, f. 90, Jorge Manrique a Juan Delgado, Cádiz el 6 de febrero de 1584.

⁵⁷ ADP, *Scaff.* 84.39, Giovanni Andrea Doria a Jorge Manrique, Madrid 15 de noviembre de 1583, así como las siguientes cartas: Giovanni Andrea Doria a Jorge Manrique, Madrid 25 de noviembre de 1583 y Madrid 9 de diciembre de 1583; ADP, *Scaff.* 75.4, Giovanni Andrea Doria a Jorge Manrique, Madrid el 21 de junio de 1584; ADP, *Scaff.* 84.40, Giovanni Andrea Doria a Jorge Manrique, Madrid el 29 de febrero de 1584. De la misma forma, se ocupaba de sus hijos, hizo aumentar su salario y lo calificaba de amigo: ADP, *Scaff.* 84.40, Giovanni Andrea Doria a Jorge Manrique, Génova el 4 de julio de 1584; ADP, *Scaff.* 84.40, Giovanni Andrea Doria a Jorge Manrique, Nápoles el 10 de agosto de 1584 y las cartas desde Génova el 16 de diciembre de 1584 y desde Pegli el 30 de diciembre de 1584. En 1594, a lo largo de una estancia en corte, Doria continuaba defendiendo los intereses de Manrique a través de su don



rodeado de tenientes, oficiales encargados de asistirlo y representarlo en los diferentes territorios de atribución de las flotas. En Génova, el teniente tenía que permanecer al lado de Doria en ausencia del veedor. Allí también, Doria había conseguido controlar el oficio y conducir su proceso de nombramiento⁵⁸. Por lo tanto, no es una sorpresa que el estudio de las relaciones entre Doria y Juan de Alarcón, teniente del veedor, pone en evidencia que una alianza entre ellos estaba preestablecida: los dos se conocían desde al menos 1574 y sus relaciones estaban marcadas por intercambios de servicios⁵⁹.

Es en este contexto que Manrique y Alarcón tenían que controlar las flotas de particulares de Génova, de España, de Sicilia y de Nápoles, y asegurar que estuviesen bien equipadas y abastecidas y que los fondos que el rey atribuía fuesen utilizados acertadamente. Manrique y su teniente debían estar en constante contacto con Doria, del que vigilaban sus actividades en nombre del rey. El estudio de las instrucciones que Manrique recibió en su nombramiento lo atestigua: era el agente destinado a limitar la capacidad del genovés a extraer las riquezas de las flotas en función de sus intereses privados y a expensas de los del Estado⁶⁰. Con todo, resulta forzoso constatar que sus vínculos preestablecidos modificaban los roles de los actores: de instrumento

de gentes. La dinámica de intercambio de servicios estaba confirmada: ADP, *Scaff.* 84.67, Giovanni Andrea Doria a Jorge Manrique, Madrid el 11 de marzo de 1594 y el 23 de abril de 1594.

⁵⁸ En 1584, Martín de Quijano era nombrado teniente del veedor a petición de Doria, AGS, VG, leg. 48, f. 182, Barcelona 16 de junio de 1584. En 1597, el genovés nombraba él mismo a Ginés de Torres teniente del veedor general: AGS, VG, leg. 76b, f. 70. Ginés de Torres estaba aliado a Doria, quien lo había hecho beneficiario de su poder para distribuir los beneficios a sus clientes: AG, VG, leg. 48, f. 92, Giovanni Andrea Doria a Ginés de Torres, Génova el 20 de julio de 1598.

⁵⁹ AGS, VG, leg. 2, f. 413; Felipe II, San Lorenzo 21 de mayo de 1584. En 1574, Alarcón ya servía como veedor de la flota privada de Doria, AGS, VG, leg. 1, f. 266, Felipe II, el 1 de octubre de 1574. Poco antes de su nombramiento (fecha igualmente el 21 de mayo de 1584). Doria lo calificaba como amigo suyo y recomendaba sus servicios delante de algunos de sus aliados, ADP, *Scaff.* 84.40, Giovanni Andrea Doria a Diego Ortiz, Madrid 27 de febrero de 1584. Sus intercambios de servicios eran importantes. En el cuadro de ciertas reivindicaciones en la corte, Alarcón recibía el apoyo de Doria, quien para ello movilizaba su red cortesana, ADP, *scaff.* 84.39, Giovanni Andrea Doria a Diego de Córdoba, 23 de enero de 1583 y la carta de Giovanni Andrea Doria a Francisco de Garnica, Génova 26 de enero de 1583. Durante su estancia en la corte en 1585, Alarcón defendía los intereses de Doria, quien estaba informado por Idiáquez, ADP, *Scaff.* 81.50, Idiáquez a Giovanni Andrea Doria, Monzón 8 de septiembre de 1585 y las cartas desde San Lorenzo 27 de agosto de 1586; San Lorenzo 6 de septiembre de 1586; El Pardo 3 de noviembre de 1586. Además, después de su muerte en 1591, Doria buscaba obtener favores para sus hijos y su viuda, en recuerdo de sus buenos servicios, AGS, Estado, leg. 1423, f. 77, Giovanni Andrea Doria a Felipe II, Loano 7 de marzo de 1591.

⁶⁰ AGS, VG, leg. 2, f. 425-431, San Lorenzo el 21 de mayo de 1584.



de control de Doria, el veedor y su teniente devinieron, de hecho, en colaboradores ganados para su causa.

Como última instancia de control, un proceso de verificación se efectuaba en Madrid: los informes de actividades de los veedores en Génova eran transmitidos al secretario del consejo de guerra, quien aportaba las verificaciones necesarias. No obstante, en 1584 el secretario era Juan Delgado y su sucesor (en los asuntos marítimos) Andrés de Alba, ambos dos cercanos colaboradores del genovés⁶¹. Tanto en Madrid como en Génova, Doria disponía de aliados integrados en los oficios encargados del control de sus propias actividades. Por la dirección de estos oficios de la administración económica y militar, Doria conseguía neutralizar el instrumento de contra-poder que era el sistema de arcas con tres llaves: los intereses de la guerra se privatizaban.

De cliente a súbdito

Para transmitir la imagen de un rey castellano fuente de beneficios y de prosperidad económica en Génova, Doria y los asentistas de galera se volvían dueños de una determinada forma de poder: colaboraban con los empresarios que querían, estimulaban sus actividades y construían las redes clientelares que estructuraban las lógicas del poder local. Respaldando a estos colaboradores y concentrando las economías locales alrededor de las actividades de Doria, el rey aprovechaba su entrega para crear canales de

⁶¹ Seguidamente, estos libros de cuentas estaba sometidos a la verificación de los contadores del sueldo, a la contaduría mayor de cuentas, Elena García Guerra, "Los oficios de la administración económica militar". A propósito de las relaciones entre Doria y Alba, ADP, *Scaff.* 84.39, Giovanni Andrea Doria a Andrés de Alba, Madrid 12 de noviembre de 1583; ADP, *Scaff.* 75.4, Giovanni Andrea Doria a Andrés de Alba, Madrid 11 de enero de 1584, así como las cartas de Giovanni Andrea Doria a Andrés de Alba, Madrid 4 de abril de 1584 y de Giovanni Andrea Doria a Andrés de Alba, Madrid 21 de noviembre de 1584. Desde 1579, Doria desarrolló sus relaciones con Delago por medio de las mediaciones del cardenal Granvela y de Juan de Idiáquez, ADP, *Scaff.* 81.41, Granvela a Giovanni Andrea Doria, El Escorial 16 de agosto de 1579, así como Granvela a Giovanni Andrea Doria, El Escorial primero de octubre de 1579; Granvela a Giovanni Andrea Doria, Madrid 5 de noviembre de 1579 y Granvela a Giovanni Andrea Doria, Madrid 5 de diciembre de 1579; ADP, *Scaff.* 81.40, Juan Idiáquez a Giovanni Andrea Doria, Mérida 10 de mayo de 1580; Juan Idiáquez a Giovanni Andrea Doria, Badajoz 24 de junio de 1580; Juan Idiáquez a Giovanni Andrea Doria, Badajoz 18 de agosto de 1580; Juan Idiáquez a Giovanni Andrea Doria, Badajoz 19 de agosto de 1580; Juan Idiáquez a Giovanni Andrea Doria, Badajoz 11 de noviembre de 1580; Juan Idiáquez a Giovanni Andrea Doria, Lisboa 19 de febrero de 1581 y Juan Idiáquez a Giovanni Andrea Doria, Lisboa 16 de octubre de 1581.



distribución de beneficios y, así, integrar partes enteras de la sociedad genovesa en su clientela política: en Génova, la máquina guerrera española era un vínculo social. En Génova, los asentistas estaban asimilados a una «casta» social dominante, cerrada, culturalmente singular y políticamente fuertemente pro-española: ellos defendían una política favorable a los intereses del rey dentro de las instituciones republicanas, eran los intermediarios del rey, sus agentes de control del territorio ligure. Una parte significativa de la economía bélica estaba planificada en función de sus intereses y de las ambiciones personales del rey. Un gran *business* de la guerra tomaba forma y, al final, el coste del esfuerzo militar no cesaba de aumentar, incluso en el Mediterráneo⁶². Importantes sectores de la sociedad genovesa se beneficiaron de ello, a expensas de las finanzas regias. Grupos completos de beneficiarios eran, de esta forma, creados. Inscritos a largo plazo, estas cooperaciones generaban vínculos de dependencia económica que, a su vez, reforzaban las alianzas y nutrían la facción política pro-española. Por lo tanto, si los castellanos apoyaban el desarrollo de un sistema de distribución de riquezas, era en espera de una retribución, la cual generalmente se concretaba en un servicio político.

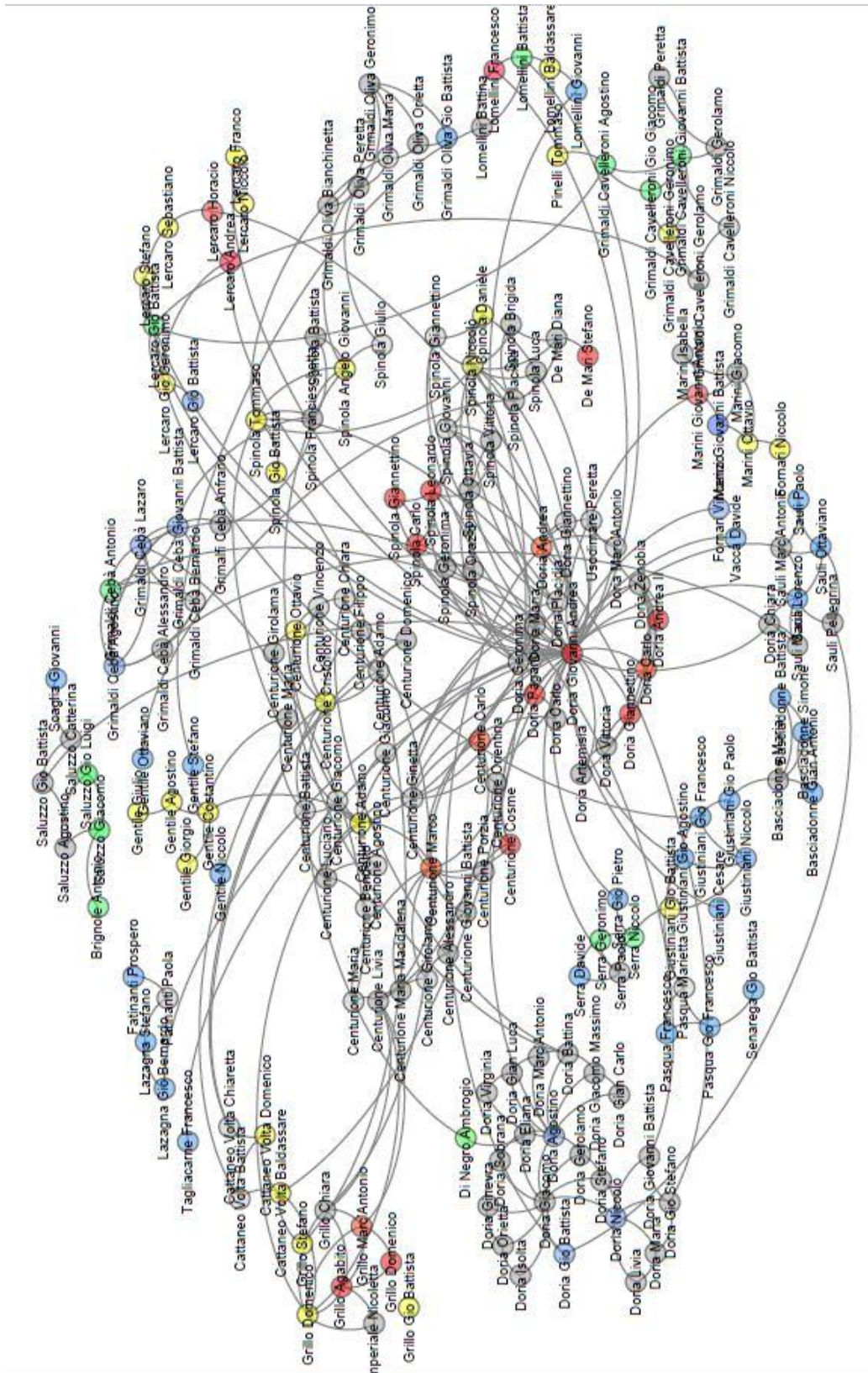
En este sentido, esta corrupción emergía como un mal necesario, véase incluso como un objetivo consumado dado que permitía al rey reforzar su flota y, sobre todo, comprar lealtades, a pesar de las distancias y fronteras culturales que lo separaba de los genoveses y, probablemente, con un coste menor que de otras formas. Organizada por Doria, concretada por la complicidad de los oficiales y respaldada en cierta medida por el rey, la corrupción era un instrumento permanente en manos de la monarquía hispánica para consolidar una facción política en la ciudad e incluso más allá de sus propias fronteras. El desafío era de envergadura, ya que esta facción permitía tejer lazos de poder en un territorio que no se encontraba oficialmente en los dominios del rey. Los oficiales de la flota, Doria a la cabeza, eran los *brokers* del rey, los mediadores necesarios en la construcción de vínculos que constituían el tejido social sobre el que los Habsburgo fundaron su centro de poder castellano en Génova. Internamente, este grupo permitían la conjunción de dos modelos estatales a

⁶² Irving A.A. Thompson, *War and Government*, 289-290.



pesar de sus culturas políticas y diplomáticas distintas: este grupo constituyó el órgano que permitía la injerencia discreta y eficaz que perpetuaba la alianza hispano-genovesa.

Facción pro-española en Génova





Este esquema traduce visualmente nuestro estudio de los vínculos existentes entre los actores económicos, militares y políticos de la facción pro-española de Génova⁶³. En el centro, figuran los Doria y sus principales aliados, los Centurione y unos Spinola, con quienes habían constituido una alianza de parentelas desde el inicio del siglo⁶⁴. Alrededor de ellos gravitan diferentes grupos familiares con quienes estaban vinculados, económicamente o políticamente según los casos. Sobre esta gráfica, cada trazo gris representa los vínculos de cooperación o de parentela. En rojo figuran los asentistas y capitanes de galera. En amarillo, los banqueros y los hombres de negocio genoveses implicados en el aparato logístico de las flotas y de las empresas bélicas que Doria dirigía. En azul están representadas las élites políticas locales (dogo, gobernadores y procuradores de la República)⁶⁵. Las numerosas conexiones lo certifican: todos estaban estrechamente vinculados en la misma red social por la cual los Habsburgo penetraban en las instituciones políticas genovesas, de manera discreta, eficaz y legal a pesar de la autonomía que supuestamente respetaban. Esta red pro-española estaba organizada en función de un sistema de distribución de los beneficios en el que Doria era el catalizador. Por la reconstitución de la trama social que constituía este grupo de poder, es la herramienta del control castellano sobre Génova que se identificaba.

Además del hecho que unos de estos genoveses filoespañoles fuesen de los que iban y venían entre la ciudad ligur y España, eran en Génova incluso los objetos de una forma de subordinación y sujeción al rey. Al menos, es así como eran percibidos por otros genoveses puesto que hacían prevalecer, en el seno de las instituciones políticas locales, los intereses castellanos por encima de los de la República⁶⁶. A los ojos de todos, el genovés que colaboraba con

⁶³ La reconstrucción prosopográfica de la sociedad genovesa forma parte del trabajo realizado en el marco de nuestra investigación doctoral titulada: "Un entrepreneur de la guerre. Giovanni Andrea Doria, la république de Gênes et la monarchie hispanique (1560-1606)".

⁶⁴ Acerca del frente de parentela de los Doria-Centurione-Spinola, véase Bastien Carpentier y Jean-Philippe Priotti, "La forge instable d'une domination".

⁶⁵ En verde: los hombres establecidos al mismo tiempo en el mundo de los negocios y de la política genovesa.

⁶⁶ A propósito de la facción pro-española en Génova: Carlo Bitossi, *Il governo dei magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento* (Génova: ECIG, 1990) y "Lo strano caso dell'antispagnolismo genovese", en *Alle origini di una nazione. Antispagnolismo e identità italiana*, ed. Aurelio Musi (Milán: Guerini e Associati, 2003), 163-200; Claudio Costantini, *La*



los Habsburgo se convertía en su cliente, su agente, su súbdito: lealtad política e identidad estaban confundidas o, al menos, asimiladas⁶⁷. Resulta necesario decir que además de sus vínculos económicos y políticos, los pro-españoles de Génova iban, dentro de poco, a estar culturalmente vinculados a Castilla: todos veían en una forma de «hispanización» el medio de reforzar sus redes en la corte y sus posiciones en Génova. Es por la combinación de estos factores que los genoveses veían el medio de asegurar el éxito de sus empresas, por lo menos de disminuir la incertidumbre planteada sobre sus negocios. Giovanni Andrea Doria, quien desde la más joven edad era parte integrante de este proceso de hibridismo cultural, mandaba a sus hijos a Castilla para que se familiarizasen con la lengua y la cultura local del poder y de las relaciones⁶⁸. Para los Doria y sus seguidores, era necesario ser un puente entre ambos mundos. Este “particularismo identitario” era incluso un recurso: su mediación hacía de ellos los interlocutores naturales entre el rey y los genoveses, rol por el cual generaron poder y ganancias.

En tanto que los genoveses tenían intereses económicos ligados a España y que se dejaba a Doria conducir los oficios que pretendían limitar -al menos controlar- su margen de maniobra en la economía de la guerra, el rey no tenía ningún problema en cultivar alianzas en la ciudad. Por el poder de unos (Capitán General de la Mar, asentistas) y la neutralización organizada por otros (pagador, veedor y sus tenientes), los oficiales de marina en cargo en Génova eran unos artesanos importantes de la creación de los vínculos de interés que alimentaban la facción política pro-española. Por la parte informal de sus

Repubblica di Genova nell'età moderna (Turín: UTET, 1986) y Edoardo Grendi, *La repubblica aristocratica dei genovesi. Politica, carità e commercio fra Cinque e Seicento* (Bologna: Il Mulino, 1987).

⁶⁷ Sobre las identidades plurales e híbridas de estas sociedades de frontera: Violet Soen, Yves Junot y Florian Mariage (eds.), *L'identité au pluriel. Jeux et enjeux des appartenances autour des anciens Pays-Bas, XIV^e-XVIII^e siècles*, *Revue du Nord* 30 (2014); Tamar Herzog, *Defining Nations. Immigrants and Citizens in Early Modern Spain and Spanish America* (New Haven-Londres: Yale University Press, 2003); Michel Bertrand y Natividad Planas (eds.), *Les sociétés de frontière de la Méditerranée à l'Atlantique (XVI^e-XVIII^e siècle)* (Madrid: Casa de Velázquez, 2011); Hastings Donnan y Thomas M. Wilson (eds.), *Borders, Frontiers of Identity, Nation and State* (Oxford-Nueva York: Biddles Ltd., 1999); Harrison White, *Identité et contrôle. Une théorie de l'émergence des formations sociales* (París: EHESS, 2011); Fredrik Barth, “Les groupes ethniques et leur frontière”, en *Théories de l'ethnicité*, eds. P. Poutignat y J. Steiff-Fenart (París: PUF, 1999), 202-249 y Vincent Descombes, *Les embarras de l'identité* (París: Gallimard, 2013).

⁶⁸ Sobre sus hijos Andrea, Giannettino y Carlo, cfr. Rafael Vargas Hidalgo, *Guerra y diplomacia en el Mediterráneo: correspondencia inédita de Felipe II con Andrea Doria y Juan Andrea Doria* (Madrid: Polifemo, 2002), CLIX-CLXIII.



funciones, los oficiales eran mucho más que administradores y gestores, eran también los actores de un proceso lento pero eficaz que dirigía a la concreción de las ambiciones de los Habsburgo en Génova. El centro de poder que allí habían creado era una herramienta fundamental en la articulación de la monarquía policéntrica de los Habsburgo en el conjunto de sus componentes territoriales⁶⁹. Más que un simple administrador de las flotas, el oficial de marina era un canal necesario para la construcción de las dinámicas de intercambio sobre las que el imperialismo hispano-genovés estaba construido⁷⁰.

Anexo: composición de la escuadra de particulares de Génova en 1584⁷¹

Asentista	Galera
Giovanni Andrea Doria	La real
	Patrona
Cosme Centurione	Capitana
	Patrona
	Doria
	Centuriona
Agabito Grillo	Capitana
	Perla
	Templanza
	Fortuna
Agostino Spinola	Capitana
	Patrona
	Spinola
	Signora
Gian Antonio de Marini	Capitana
	Patrona

⁶⁹ Acerca de la configuración policéntrica de la monarquía hispánica, Pedro Cardim, Tamar Herzog, José Javier Ruiz Ibáñez y Gaetano Sabatini (eds.), *Polycentric Monarchies: how did early modern Spain and Portugal achieve and maintain a global hegemony?* (Brighton: Sussex University Press, 2012).

⁷⁰ Céline Dauverd, *Imperial ambition in the early modern Mediterranean. Genoese Merchants and the Spanish Crown* (Cambridge: Cambridge University Press, 2015).

⁷¹ AGS, VG, leg. 2, f. 482, "Relacion de las galeras de particulares que sirven por asiento a su magestad en la escuadra de Genova".



Bandinello Sauli	Capitana
	Patrona
Edoardo Cigala	Capitana
	Patrona