

BERNARDINO DE LUGO (1590-1626): LA TRAGEDIA DE UN ALMIRANTE-EMPRESARIO DE LA CARRERA DE INDIAS

Esteban MIRA CABALLOS
Academia Dominicana de la Historia
Recibido 1/07/2020 Aceptado 11/08/2020

Resumen

Sobre la vida de Bernardino de Lugo, almirante de las armadas de la Carrera de Indias, apenas disponíamos de algunas referencias muy vagas e imprecisas en la historiografía local, así como en algunos trabajos globales de historia naval. En este artículo arrojamos luz sobre la vida y la carrera militar de un personaje que resulta verdaderamente paradigmático de lo que era un mando de la armada durante el imperio de los Habsburgo en el primer tercio del siglo XVII.

Su final fue trágico, como el de muchos de los grandes marinos de su tiempo, pues una tormenta hundió su galeón, pereciendo ahogado y en la ruina. Desgraciadamente, este tipo de siniestro era tan frecuente que ni siquiera fue noticia en su tiempo, por lo que pasó prácticamente desapercibido para los anales de la historia.

Palabras clave: Bernardino de Lugo, Armada española, almirante, siglo XVII, imperio Habsburgo.

Abstract

On the life of Admiral Bernardino de Lugo, we barely had some very vague and imprecise references. In this article we shed light on the biography and military career of an admiral / businessman who is truly paradigmatic of what a command of the Habsburg army was like in the first third of the 17th century.

His end was tragic, like many of the great sailors of his time, as a storm sank his galleon, drowning and ruin. Unfortunately, this type of accident was so frequent that it did not even make the news in its time, so it went practically unnoticed in the annals of history.

Key words: Bernardino de Lugo, Spanish Navy, Admiral, 17th century, Habsburg Empire.

EN la edad moderna, especialmente en los siglos XVI y XVII, la alta jerarquía de mando estuvo vinculada a la nobleza. Desde la Edad Media existía una creencia generalizada en que una persona de linaje estaba mucho más predispuesta a dejar su vida en defensa de su propia honra y de la Corona, afrontando bizarramente las adversidades¹. Bernardino de Lugo pertenecía a una familia hidalga vinculada a diversos cargos militares de la localidad sevillana de Carmona. Así que desde muy joven comenzó su carrera militar como soldado o alférez, ascendiendo de manera fulgurante a capitán del Tercio de Infantería de Marina y, sucesivamente, a capitán de galeón y a almirante de la Armada de la Guarda de la Carrera.

Sus orígenes

Hemos podido conocer con detalle su ascendencia por pertenecer a una familia linajuda que ha dejado bastante rastro documental. Hemos estudiado con detenimiento el expediente para su ingreso en la Orden de Santiago, conservado en los repositorios del Archivo Histórico Nacional, que dio comienzo en 1618 y culminó con su concesión el 8 de febrero de 1620². En dicho procedimiento se practicaron, como era preceptivo, dos extensos interrogatorios, uno en la localidad de La Orotava, pues su abuela paterna procedía de la Laguna, en Tenerife, y otro en Carmona de donde era originaria casi la totalidad de su estirpe. El 25 de noviembre de 1618 se presentaron en Carmona Juan Alonso de Villavicencio, caballero santiaguista, natural y

(1) GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española en el siglo XVII*. Península, Barcelona, 2001, p. 313.

(2) Archivo Histórico Nacional (AHN), Órdenes Militares (OM), Santiago, exp. 4.672, Expediente de concesión del hábito de Santiago a Bernardino de Lugo y Navarro, 1618-1620.

vecino de Jerez de la Frontera, y el licenciado Pedro Guerrero Durán, religioso de dicho hábito, e interrogaron nada menos que a 31 testigos de todas las condiciones sociales³.

Resulta curioso el valor relativo que se daba a la edad en esta época. De los entrevistados en 1618, un total de 17 dijeron que tenía unos 22 años, otros 11 que 25 años, uno que 23 y otro que 24, situando su nacimiento entre 1593 y 1596⁴. Pues bien, ninguno acertó pues consta su partida de bautismo en la iglesia prioral de Santa María fechada en 1590, hijo legítimo de don Pedro de Lugo y Navarro y de Inés Melgarejo Méndez de Sotomayor, ambos naturales de Carmona y vecinos en la collación de Santa María⁵. Su progenitor era alcalde mayor perpetuo de la villa, hijo a su vez de Pedro Núñez Navarro, natural de Carmona, y de doña Elvira de Lugo, natural de La Laguna, en la isla de Tenerife. La alcaldía mayor de la villa era desde el siglo XV más honorífica que efectiva, pero daba a sus titulares el derecho a percibir un salario y, lo más importante, a participar en los cabildos con voz y voto⁶.

Su madre, Inés Melgarejo Méndez de Sotomayor, era hija de Juan Páez Cansino y de María de Mendoza y pertenecía asimismo a la aristocracia local. Se había casado en primeras nupcias con Diego Rodríguez de Barrientos y Villafuerte, con quien tuvo al menos un hijo: Juan de Barrientos y Villafuerte, alguacil mayor perpetuo de Carmona⁷. En la información para su ingreso en la orden santiaguista se puso especial atención en dos de los apellidos maternos, los Cansino y los Sotomayor, porque en Sevilla había personas de estos linajes vinculadas al mundo converso. Sin embargo, todos los testigos fueron unánimes al decir que los Cansino de Carmona no tenían vínculos con los de la capital hispalense, siendo un apellido «muy noble» de la localidad⁸. Y no les faltaba razón, pues esta familia descendía de Pedro Hernández Cansino, uno de los caballeros que llegaron a la villa en la reconquista por parte de Fernando III el Santo⁹.

(3) Entre ellos había religiosos, regidores, escribanos, labradores y «hombres honrados que viven de su hacienda». Y, además, los había de seis de las siete collaciones, a saber: Santa María, San Blas, Santiago, El Salvador, San Felipe y San Pedro.

(4) AHN, OM, Santiago, exp. 4672, Expediente de concesión del hábito de Santiago a Bernardino de Lugo y Navarro, 1618-1620.

(5) Archivo Parroquial de Santa María, Libro de Bautizos 3 (1582-1599), f. 91r.

(6) Después de la creación del cargo de corregidor, el oficio se volvió poco más que honorífico, y tan solo ejercían la justicia cuando por circunstancias diversas se ausentaba el corregidor. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel: *Carmona medieval*, Fundación José Manuel Lara, Sevilla, 2006, p. 107.

(7) APC, Alonso Núñez 1653, ff. 93r-100r, Testamento de Juan de Barrientos y Villafuerte, alguacil mayor de Carmona, y hermano de Pedro de Lugo, Carmona, 4 de febrero de 1653.

(8) Los testigos declararon que el hermano de su Juan Páez Cansino era el capitán Sancho Caro Cansino, regidor de Carmona, que tuvo un hijo del hábito de San Juan, llamado Juan de Casaus. Incluso se inserta el testamento de Sancho Caro, fechado en Carmona el 7 de noviembre de 1556. Expediente de concesión del hábito de Santiago a Bernardino de Lugo y Navarro, 1618-1620. AHN, OM, Santiago, exp. 4.672.

(9) FERNÁNDEZ Y LÓPEZ, Manuel: *Historia de la ciudad de Carmona. Desde los tiempos más remotos hasta el reinado de Carlos I*, Imprenta de Gironés y Orduña, Sevilla, 1886, p. 369.

miembros de la familia también habían sido alcaldes de los alcázares de la localidad antes, por supuesto, de la concesión de la alcaidía perpetua a don Fadrique Enríquez de Ribera y a sus sucesores¹¹. Por todo ello, no tiene nada de particular que varios de los declarantes manifestara que era *uno de los mejores* apellidos de la villa¹². Por cierto, llama la atención que no formularan ni una sola pregunta sobre el primer apellido de su madre, Melgarejo, que tenía bastante menos envidia que los Lugo, los Cansino y los Méndez de Sotomayor.

La villa de Carmona en la que vivió su infancia y juventud Bernardino de Guzmán era uno de los núcleos más poblados del reino de Sevilla, pues rondaba los 2.000 vecinos, unas 8.000 o 9.000 personas, siendo el barrio más populoso el del arrabal o de San Pedro¹³. Una agrovilla dominada ampliamente por el monocultivo de cereal, una situación que se ha mantenido invariable hasta nuestros días¹⁴. También había algunos viñedos –muy pocos– y una buena extensión de olivar, aunque ocupaba menos del 10 por 100 de las tierras fértiles. De hecho, la expansión del olivar en la localidad fue progresiva a raíz del descubrimiento de América. Hubo una proliferación de las haciendas y de las almazaras, distribuidas dentro y fuera del núcleo urbano. Una parte del cereal y del aceite con que se abastecían las flotas y armadas de la Carrera de Indias procedían en buena medida de la fertilísima vega de Carmona. En el primer tercio del siglo XVII, un erudito local, el padre Arellano, decía que se producía en Carmona mucho aceite, «el cual se lleva para la provisión de las armadas y para embarcación de Indias...»¹⁵

Asimismo, la Vega proporcionaba queso, lana, espárragos, cardos, alcachofas, alcauciles, palmitos y leña, lo que permitía completar la dieta de los más humildes¹⁶. Y la producción era de tal magnitud que el diezmo anual que se abonaba a la Iglesia rondaba las 78.000 fanegas. Junto a las tierras dedicadas a la agricultura, existía una gran extensión de dehesa, en la que pastaba una

(11) Entre ellos, Lope Méndez de Sotomayor, Gonzalo Gómez de Sotomayor, Gómez Méndez de Sotomayor y Gutierre Méndez de Sotomayor. FERNÁNDEZ Y LÓPEZ: ob. cit., pp. 49 y 301-302. Pero, desde el 29 de abril de 1558, el cargo quedó vinculado a perpetuidad a los Enrique de Ribera. Concesión de la alcaidía a perpetuidad de los alcázares de Carmona a don Fadrique Enríquez de Ribera y sus descendientes, Bruselas, 29 de abril de 1558. AGS, Cámara de Castilla-Diversos 26, doc. 1.

(12) Así lo declaró, por ejemplo, el licenciado Rodrigo Bustillo, clérigo presbítero, capellán de la iglesia parroquial de Santa María. AHN, OM, Santiago, exp. 4672.

(13) El censo de millones de 1590 fijó un total de 1.807 vecinos, más algo más de cien pobres de solemnidad. Sin embargo, es seguro que el concejo lo estimó a la baja, porque era sabedor del objetivo: fijar una derrama de varios millones de ducados para reconstruir la armada perdida en Inglaterra. AGS, Patronato Real, leg. 83, doc. 155.

(14) CARPIO ELÍAS, Juan: «El espacio agrario sevillano de los siglos XVI y XVII», *Archivo Hispalense* XCIX, núms. 300-302, Sevilla, 2016, p. 61; CRUZ VILLALÓN, Josefina: *Propiedad y uso de la tierra en la Baja Andalucía. Carmona, siglos XVIII-XX*, Ministerio de Agricultura, Madrid, 1980, p. 56.

(15) *Ibidem*.

(16) ARELLANO, Juan Salvador Baptista: *Antigüedades y excelencias de la villa de Carmona. Y compendio de Historias*, Simón Fajardo, Sevilla, 1628, f. 69r.

amplia cabaña fundamentalmente ovina, aunque no faltaba la vacuna, porcina, caprina y equina.

De capitán de infantería a almirante

Por su ascendencia nobiliaria y por la tradición castrense de su familia, los vástagos del capitán Pedro de Lugo se vieron casi predestinados a hacer carrera militar. El mayor de los tres hermanos, se quedó con la alcaldía mayor perpetua, mientras que sus dos hermanos restantes tuvieron que buscarse la vida fuera de su villa natal: Bernardino se decantaría, como veremos, por servir en las armadas de Indias, mientras que su hermano Pedro de Lugo, nacido un año antes, es decir, en 1589, lo hizo en tierra, llegando a desempeñar durante varios años el cargo de gobernador de Paraguay¹⁷. La tragedia se cebó con ambos hermanos pues los dos murieron en el océano, uno en 1626 y otro 16 años después, es decir, en 1642.

No tenemos noticias sobre sus primeros años, pero suponemos que haría lo que otros jóvenes de su estatus social, aprendiendo primeras letras y ejercitándose en el arte de la guerra. En este sentido, Alonso Gutiérrez Castroverde declaró en el interrogatorio para su ingreso en la Orden de Santiago que vio al solicitante estar en posesión de caballos y «andar con ellos»¹⁸. Dado que para ser nombrado capitán del Tercio de Infantería por el Consejo de Guerra se requería haber servido diez años como soldado o tres como alférez, resulta obvio que debió empezar su carrera militar desde muy joven¹⁹. Además, para acceder a la capitanía se solía requerir una edad en torno a los treinta años y preferentemente ser soltero, para dar ejemplo a sus hombres, requisitos que cumplía el carmonense²⁰. Desde 1616 figura como capitán de infantería en la Armada de la Guarda de la Carrera, acompañando a los Galeones de Tierra Firme o a los Galeones de la Plata.

Como es bien sabido, todos los buques que hacían la Carrera de Indias tenían que estar adecuadamente armados, aunque fuesen mercantes, mientras que los de escolta debían llevar además tropas de infantería bien equipadas con ballestas, arcabuces y picas²¹. Sin embargo, el cuerpo de infantería de

(17) DURÁN ESTRAGO, Margarita: «Pedro de Lugo», en <http://dbe.rah.es/biografias/41770/pedro-de-lugo-y-navarra> (consulta del 16 de junio de 2020). Por cierto, en este artículo se ignoraba la fecha de nacimiento del gobernador de Paraguay (1589), que nosotros hemos consultado en los índices de los libros de bautismo de la parroquia de Santa María de Carmona, Libro de Bautizos 3 (1582-1599), f. 80r.

(18) AHN, OM, Santiago, exp. 4672, Declaración de Alonso Gutiérrez Castroverde, vecino de Carmona en la collación de San Felipe, 1618.

(19) PI CORRALES, Magdalena de Pazzis: *Tercios del Mar. Historia de la primera Infantería de Marina española*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2019, pp. 154-155.

(20) *Ibidem*.

(21) RAHN PHILLIPS, Carla: «Guerra en el mar. Tecnología y armamento en el mundo atlántico», en O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H. (dir.): *Historia militar de España III-I*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2012, p. 274.

marina se configuró como tal a partir de 1610 con la creación del Tercio de la Carrera de Indias²². La infantería se encargaba de proteger los convoyes y, en caso necesario, de realizar intervenciones rápidas en tierra contra los enemigos del Imperio²³. Como capitán de uno de los Tercios de Infantería de los galeones de la Armada sirvió durante los años comprendidos entre 1616 y 1619, estando a cargo de una de las dos compañías de soldados embarcadas.

Desde 1620 ascendió en el escalafón, siendo nombrado almirante de la Armada de los Galeones de Tierra Firme. Los altos mandos navales, especialmente los generales y los almirantes, pero también los capitanes, eran cuidadosamente seleccionados por la Corona. La mayor parte de ellos eran como mínimo miembros de la baja nobleza o disponían de un hábito de alguna Orden Militar²⁴. No hacía falta que tuviese conocimientos náuticos o experiencia naval, lo realmente importante es que fuesen «personas de calidad», lo que garantizaba, como ya dijimos, que se dejarían la vida en el cumplimiento de sus obligaciones²⁵. Conocemos muchos casos de capitanes de galeones, almirantes e incluso generales de armada que no tuvieron experiencia náutica previa, algo que ya denunció como perjudicial el duque de Medina Sidonia, en una carta dirigida al rey en 1623²⁶. Eso sí, en caso de concurrencia de varios aspirantes linajudos, siempre se seleccionaba a aquel que acreditase experiencia nava²⁷.

Concretamente, muchos capitanes del arma de infantería accedieron a los altos mandos de las armadas, pese a las protestas de los marinos. Por ejemplo, Fernando de Sosa Suárez pasó por todos los cargos militares: soldado, sargento, alférez, capitán del mar y finalmente capitán general de diversas flotas y armadas²⁸. El propio Tomás de Larraspuru, que viajó varias veces como general de la armada en la que sirvió el carmonense, empezó su carrera como soldado en el Milanésado, pasando a ser cabo y sargento en la Armada del Mar Océano y, desde 1608, almirante de la Flota de Nueva España²⁹.

(22) SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y Flotas de la Plata (1620-1648)*, Banco de España, Madrid, 1989, p. 230.

(23) HARING, Clarence H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias*, Fondo de Cultura Económica, México, 1979, pp. 273-274; PI CORRALES: *ob.cit.*, p. 287.

(24) Juan Gutiérrez de Garibay, que llegó a alcanzar la capitanía general de las flotas de Indias y de diversas armadas, no tenía ningún título nobiliario y su familia no pasaba de hidalga y cristiana vieja. Ya, al final de su vida, en 1608, se le otorgó un hábito de Santiago, en reconocimiento de sus muchos servicios. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *Señores del mar. Los grandes y olvidados capitanes de la Real Armada*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2018, pp. 91-107.

(25) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «Defensa militar de los reinos de Indias. Función militar de las flotas de Indias», en ÍDEM (dir.): *Historia militar de España III-I*, p. 92.

(26) Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General 1869, Carta del duque de Medina Sidonia a Su Majestad, Sanlúcar de Barrameda, 5 de febrero de 1623.

(27) En 1536 se eligió como capitán general de la Armada Guardacostas a Sancho de Herrera, argumentando que, aunque todos los candidatos eran de linaje, este había desempeñado ya el cargo y poseía experiencia. AGI, Indiferente General 1962, L.4, ff. 79r-80r, Real Cédula a Suárez de Carvajal, Madrid, 21 de abril de 1536.

(28) GOODMAN : *ob. cit.*, p. 325.

(29) MADUEÑO GALÁN, José M.^a: «Tomás de Larraspuru y Churruca (1582-1632)», en <http://dbe.rah.es/biografias/57958/tomas-de-larraspuru-y-churruca> (consulta del 15 de junio de 2020).

Lo cierto es que en una carta de obligación, firmada por el propio Bernardino de Lugo en Sanlúcar de Barrameda el 29 de marzo de 1620, declaró ser caballero del hábito de Santiago y almirante de la flota que se apostaba para viajar a la provincia de Tierra Firme³⁰. Debió de ser en ese año cuando consiguió su patente de capitán de mar y de guerra, lo que suponía algo así como la titularidad de uno de los galeones, rango que ostentó hasta su muerte en el océano, en 1626³¹. Al parecer, la asignación de galeones se hacía en función a la antigüedad de la patente, de manera que a los más jóvenes se les asignaba la almiranta o la capitana, que en principio disponían de menos capacidad para cargar mercancías propias y estaban bajo la supervisión directa del general de la escuadra³². No obstante, el contrabando alcanzó tales dimensiones en el siglo XVII que también la capitana y la almiranta se sobrecargaban sin ningún pudor, haciendo muy difícil su defensa en caso de un ataque enemigo y yéndose a pique ante cualquier contratiempo meteorológico. Curiosamente, en 1643 se decía de la capitana del general Francisco Díaz Pimienta que iba tan «metida en el agua» que parecía más una urca –un carguero en términos actuales– que un galeón³³. Lo cierto es que al carmonense le asignaron la almiranta, que como ya hemos dicho era menos apetecible desde un punto de vista lucrativo. Pero, aunque su capacidad para cargar mercancías propias fuese menor, le daba una mayor preeminencia de mando pues era el segundo de a bordo, después del general³⁴.

Sirvió en la década comprendida entre 1616 y 1626 a las órdenes del general marqués de Cadereyta, salvo en 1624 y 1626, en que el generalato lo ocupó el guipuzcoano Tomás de Larraspuru³⁵. De sus hechos de armas, el lance más conocido es un enfrentamiento ocurrido en 1624 con corsarios ingleses. Estando la Armada de Galeones de Tierra Firme en el puerto de Cartagena de Indias, el general Tomás de Larraspuru le encargó que fuese con cuatro galeones y un patache al entorno de la isla de Jamaica, donde una pequeña escuadra inglesa estaba robando y causando muchos estragos. El 8 de junio zarpó de Cartagena, avistando días después la pequeña escuadra anglosajona. Según el testimonio del propio Bernardino de Mendoza eran siete velas enemigas pero parece que exageraba pues, según Cesáreo Fernández Duro, eran tan solo cuatro, concretamente tres galeones pequeños y un patache³⁶. Lo cierto es que los corsarios, sintiéndose inferiores, abandonaron precipitadamente la costa de Jamaica, donde habían saqueado diversas haciendas.

(30) AGI, Contratación 371A, N. 11(1), Autos por los bienes de Bernardino de Lugo.

(31) Fernando Serrano incluye su nombre entre los titulares de patentes de capitán de mar y guerra, aunque ignora el año en que la obtuvo. SERRANO MANGAS: *ob. cit.*, p. 247.

(32) *Ibidem*, pp. 243-244.

(33) *Ib.*, p. 338.

(34) CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, UNAM, México, 1997, p. 138.

(35) SERRANO MANGAS: *ob. cit.*, p. 280.

(36) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón IV*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1972, p. 43.

En su huida abandonaron un batel español que habían robado previamente y que fue recuperado por la escuadra española. El propio Bernardino de Lugo escribió una carta al rey el 16 de julio de 1624 narrándole el feliz suceso³⁷. La misiva la escribió en alta mar, cerca del puerto de La Habana, paradójicamente el lugar exacto donde justo dos años después naufragaría su galeón, perdiéndolo todo, incluso la propia vida.

El 30 de noviembre de 1625, las armadas de Indias, custodiadas por los galeones de la Guarda de la Carrera, arribaron al puerto de Cádiz en medio de la algarabía y el regocijo de toda la ciudad³⁸. Era la última vez que el carmense regresaba con vida a España, retornando a su casa de Sanlúcar de Barrameda hasta su embarque en 1626 en una travesía ultramarina de la que nunca regresaría.

El empresario

¿Qué podía animar a un capitán de infantería a embarcar en un galeón de la Carrera de las Indias? La verdad es que el salario no era suficiente motivo, aunque el capitán de un galeón ganase diez veces más que un marinero³⁹. Y es que los salarios se pagaban con mucho retraso, sin contar con su eventualidad porque cuando la armada regresaba a puerto se liquidaban los haberes –si había efectivo– y se despedía a toda la tripulación. Muchos mandos militares, especialmente en tiempos de Felipe IV, no llegaron a salir de la penuria, y los que lo hicieron –como veremos en estas páginas– fue a costa de traficar con mercancías, bordeando la legalidad⁴⁰.

Los atractivos eran otros, especialmente la posibilidad de conseguir honra y nobleza. Dado que la Corona no podía recompensar económicamente un trabajo tan duro y peligroso, no ofrecía muchos impedimentos para la concesión de hábitos de órdenes militares e incluso, si había realizado méritos suficientes, de algún título nobiliario. No pocos generales de armadas exhibieron con orgullo sus hábitos de las órdenes militares a las que pertenecían. Así, por poner algunos ejemplos, Pedro Menéndez de Avilés era Comendador de Santa Cruz de la Zarza, mientras que Cristóbal de Eraso, Diego Flores Valdés y Pedro de Valdés eran caballeros de Santiago. Tampoco faltaron miembros de la Orden de Calatrava, como Alonso de los Ríos, y nobleza titulada, como don Fadrique de Toledo y Osorio, marqués de Villafranca del Bierzo y primo del duque de Alba⁴¹. De hecho, se estima que en tiempos de Felipe III se conce-

(37) Carta del capitán Bernardino de Lugo a Su Majestad, en alta mar, 16 de julio de 1624. VICENTE VELA, V.: *Índice de la Colección de Documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*, Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1946, p. 1374.

(38) PÉREZ MAÍLL BUENO, Pablo Emilio: *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. El hombre frente al mar*, Universidad de Sevilla, 2015, p. 156.

(39) GOODMAN: ob. cit., p. 329.

(40) *Ibidem*, p. 330.

(41) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ: ob. cit., p. 110.

dieron un millar de hábitos, multiplicándose por cinco las concesiones durante el reinado de su hijo⁴².

Sin embargo, había otro atractivo: la posibilidad de enriquecerse embarcando mercancías para venderlas en los puertos a donde arribaban, especialmente en Portobelo. Aunque en teoría estaba prohibido que en la almiranta y en la capitana se fletaran mercancías de particulares, en la práctica fue algo generalizado, sobre todo a partir del siglo XVII. Así, en el viaje de ida, tanto la capitana como la almiranta cargaban, además de azogue, muchas mercancías, unas propias y otras de particulares, beneficiándose los titulares del galeón de los derechos de fletes⁴³. El negocio era redondo. Bastaba con adquirir mercancías y venderlas en las Indias, donde su precio se multiplicaba fácilmente por tres o por cuatro, o simplemente adjudicar el espacio de embarque a algún mercader. Ahora bien, si había algún percance y la mercancía se perdía, el quebranto económico estaba asegurado, teniendo en cuenta que la mayor parte de ese género viajaba de estraperlo.

La mayor parte de los altos mandos eran hombres de negocios, animados por un afán de lucro que sin duda perjudicaba la seguridad. El contrabando se desbordó pues buena parte de la plata que llegaba a España lo hacía sin registrar, incluso una parte de ella pasaba directamente a Europa⁴⁴. La Corona estaba perfectamente informada de la situación, pero no tenía medios para oponerse a esas prácticas. Su crónica falta de liquidez provocó que se eligiesen para los altos cargos a personas acaudaladas que pudiesen adelantar dinero para carenas y abastos, convirtiendo sus cargos en un negocio⁴⁵. Bien es cierto que esta misma praxis también se daba en las potencias enemigas, pues la mayor parte de los almirantes y generales ingleses u holandeses de los siglos XVI y XVII eran asimismo contrabandistas con patente⁴⁶.

Siendo capitán de infantería, el 16 de marzo de 1616 Bernardino de Lugo firmó una carta de obligación en Madrid, donde estaba –decía– «entretenido en los galeones de la Armada Real de Su Majestad»⁴⁷. Según dicho contrato recibía mercancías de Gabriel Montero de Espinosa, vecino de Madrid, por valor de 248.200 maravedís, que se obligaba a devolver a finales de octubre de ese mismo año. Nuevamente, el 3 de enero de 1617 volvió a pactar con el mismo mercader, en esta ocasión por una cuantía de 153.000 maravedís⁴⁸. Asimismo, estando en Sanlúcar de Barrameda, el 24 de abril de ese mismo

(42) GOODMAN : ob. cit., p. 343.

(43) LANG, Mervyn Francis: *Las Flotas de la Nueva España (1630-1710)*. Despacho, azogue, comercio, Muñoz Moya Editor, Sevilla, 1998, p. 79.

(44) *Ibidem*, p. 25.

(45) *Ib.*, p. 52. BERNAL, Antonio Miguel: *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*, Marcial Pons (Ambos Mundos), Madrid, 2005, p. 373.

(46) *Ibidem*.

(47) AGI, Contratación 371A, N. 11(1), Escritura de obligación a favor de Gabriel Montero de Espinosa, vecino de Madrid, Madrid, 16 de marzo de 1616.

(48) *Ibidem*, Escritura de obligación a favor de Gabriel Montero de Espinosa, vecino de Madrid, Madrid, 3 de enero de 1617.

año contrajo una nueva deuda con el mercader Juan Gille el Joven, natural de Vitré, en Francia, siendo su fiador el capitán Pedro Suárez de Deza. El valor del citado débito fue de 169.660 maravedís de un total de 297.500 a que ascendió la mercancía adquirida y que abonaría a finales de octubre de ese año⁴⁹. Es la única de las escrituras en las que se especifica el género exacto que compró: cuatro fardos de ruan con 2.800 varas de tela, la mitad a tres reales la vara, y la otra mitad a tres reales y cuartillo. Pues bien, no pagó a ninguno de los dos mercaderes por lo que, siendo ya finado el carmonense, ambos reclamaron la cuantía. Así, el 9 de marzo de 1627 Gabriel Montero, en nombre de Juan y de Pedro Ymbonati, decía que el carmonense le debía dicha cantidad, más costas, salarios e incrementos. Y sin saber aún que era finado, el 9 de marzo de 1627 solicitó que se le mandase prender, remitiéndolo a la cárcel de la Corte⁵⁰. Y lo mismo hizo el francés Hernando Frauzel, en nombre de Juan Giles, reclamando la cuantía de los bienes de difunto⁵¹.

La siguiente escritura de obligación la formalizaron en Sevilla sus apoderados Esteban de Burboa y Gerónimo de Morales, concretamente el 21 de abril de 1618. En ella se decía que el carmonense se aprestaba para zarpar como capitán de infantería en la armada que iba a por la plata a cargo del general Lope Díaz de Armendáriz, marqués de Cadereyta. Sus apoderados recibieron bienes por valor de 479.128 maravedís de Domingo de Murga y de Lope de Zarca, vecinos de Sevilla, que se los abonaría el carmonense a su llegada a Cartagena o a Portobelo y los consignaría en el primer galeón que saliese hacia España⁵². Tampoco se los abonó, porque el 16 de abril de 1627 el capitán Lope de Yarce solicitaba 479.128 maravedís que le adeudaba y que deben de ser el resultado de un traspaso de la deuda anterior, salvo que con posterioridad recibiese otra partida por esa misma cuantía. Y Lope de Yarce era muy taxativo solicitando al presidente y oidores de la Casa de Contratación que se notificasen al padre del finado, don Pedro de Lugo, las deudas de su hijo, compeliéndole a que las aceptase o que renunciase a su herencia⁵³. Por sentencia dada en la Casa de la Contratación el 24 de diciembre de 1627, se ordenó el abonó de 340.000 maravedís, como reparto de los bienes que quedaron del difunto almirante carmonense.

Una vez más, el 29 de marzo de 1620, el carmonense formalizó una nueva escritura en su ciudad de residencia, Sanlúcar de Barrameda. Ya manifestó ser caballero de la orden de Santiago y almirante de la flota que se aprestaba para viajar a la *provincia de Tierra Firme*. Por ella se obligó a pagar a su llegada a Tierra Firme, a Pedro Suárez, con poder de Ribarte Antonio, mercader inglés, un total de 65.280 maravedís de resto de cierta obligación que firmó⁵⁴. Por

(49) Ib., Obligación contraída por Bernardino de Lugo, Sevilla, 29 de abril de 1617.

(50) Ib., Petición de Gabriel Montero, Madrid, 9 de marzo de 1627.

(51) Ib., Escritura de petición de duda, Sanlúcar de Barrameda, 25 de junio de 1627.

(52) Ib., Carta de obligación firmada en Sevilla, 21 de abril de 1618.

(53) Ib., Requerimiento del capitán Lope de Arce, Sevilla, 16 de abril de 1627.

(54) Ib., Carta de obligación otorgada por Bernardino de Lugo, Sanlúcar de Barrameda, 29 de marzo de 1620.

cierto que a su regreso en 1621 fue procesado y condenado, junto a otros implicados, por traer varias barras de plata sin registrar⁵⁵.

El 10 de abril de 1621, el carmonense firmó una nueva obligación en Sanlúcar de Barrameda con el capitán Pedro Fernández, adquiriendo una deuda por valor de 93.750 maravedís⁵⁶. Una vez más, debía devolver la cuantía en un plazo de quince días desde la llegada de la armada a Tierra Firme. Sin embargo, de nuevo fue demandado por la otra parte, la cual dijo textualmente que «no les quiso pagar la cuantía». Pocos días después, concretamente el 12 de mayo de 1621, el carmonense, con Antonio Marín, maestre del galeón *San Francisco*, como fiador, contrajo un nuevo débito de 40.800 maravedís con Agustín Martínez de Arciniega, administrador de las rentas de los naipes, vecino de Sevilla⁵⁷. Lo debían devolver a finales de octubre, o antes si llegasen los galeones, pero lo cierto es que, una vez más, se produjo un impago de la cuantía, por lo que Agustín Martínez dio poderes a Pablo Gerónimo Serrano, vecino de Sevilla, para que las cobrara judicial o extrajudicialmente.

En 1626 volvió a adquirir de Hernando de Orellana, vecino de El Puerto de Santa María, mercancías por valor de 544.000 maravedís, que saldaría a su regreso a España a finales de ese año⁵⁸. Obviamente, dado que falleció en el trayecto de regreso, no pudo abonarla, por lo que Bartolomé de Celada, en nombre del capitán Juan Núñez, y Fernando de Orellana, en nombre de su hermano Hernando de Orellana, reclamaron el pago de los bienes dejados por el finado⁵⁹.

Tras su óbito, llegaron a Sevilla en el galeón *San Juan*, que venía en convoy en la armada a cargo de Tomás de Larraspuru, cinco barras de plata sin registrar pertenecientes al finado Bernardino de Lugo. El 1 de febrero de 1627 fueron depositadas en la caja de difuntos de la Casa de Contratación, estimándose su valor en 673 marcos y 3 onzas de ley 2.380, equivalentes a 4.475,92 pesos de plata, es decir 1.369.631,5 maravedís. Además de esa cuantía se le debían 190.876 maravedís de salario, que también fueron confiscados porque debía la avería vieja y todos sus bienes estaban embargados. Lo primero que se cobró fueron 60.000 maravedís de las averías por el flete y ocho pasajeros que embarcó⁶⁰. Asimismo se le cargaron diversas condenas por varios juicios de residencia: 4.000 maravedís por la de los galeones de Tierra Firme de 1617, 22.500 por la de los galeones de 1619 y 67.246 por la de los

(55) Los autos fiscales se conservan en AGI, Contratación 195, y la sentencia, en AGI, Escribanía 955.

(56) AGI, Contratación 371A, N. 11(1), Obligación otorgada por Bernardino de Lugo, Sanlúcar de Barrameda, 10 de abril de 1621.

(57) *Ibidem*, Carta de obligación, Sevilla, 12 de mayo de 1621.

(58) Como fiadores figuraron el capitán Juan Núñez, administrador de las averías de las armadas de Indias, residente en Sevilla, y Hernando Rodríguez, vecino de El Puerto de Santa María. AGI, Contratación 371A, N. 11(1), Carta de obligación firmada por Bernardino de Lugo, Cádiz, 26 de abril de 1626.

(59) AGI, Contratación 371A, N. 11(1).

(60) *Ibidem*.

de 1620. Asimismo, se presentó ante la Casa de Contratación Martín de Induráin, en nombre de los herederos de Juanes de Yerobi, naturales de Leso, jurisdicción de la villa de Fuenterrabía, en Guipúzcoa⁶¹. Solicitaba una cuantía de 544.000 maravedís que el finado carmonense le debía, de los que consiguió cobrar en el prorrateo de sus bienes 146.257 maravedís por carta de libramiento del 23 de abril de 1629.

El 23 de abril de 1627 le fue notificada la situación al corregidor de Carmona, Marcos de Linares, y al día siguiente al padre del finado, Pedro de Lugo. El progenitor nombró como abogado defensor de los bienes de su hijo a Francisco Rodríguez, que no pudo evitar lo inevitable: la confiscación de la totalidad de sus bienes para pagar deudas públicas y de particulares.

Un final trágico

En 1526, cuando venía de regreso a España, bajo las órdenes del general Tomás de Larraspuru, se produjo un enorme temporal que echó a pique a la almiranta y a otros buques del convoy. En el océano había fuerzas que escapaban de todo control, especialmente una tormenta, un huracán o simplemente una inesperada epidemia⁶². Unas circunstancias que unos atribuían a algún tipo de castigo divino y otros a una suerte de hechizo o maleficio⁶³. De hecho, existía la idea generalizada de que el mero hecho de adentrarse en la exploración de nuevas tierras allende los mares era fruto de una ambición no siempre bien vista a los ojos de Dios⁶⁴. Cuando la tormenta azotaba en toda su intensidad, si estaban cerca de la costa, el viento los empujaba a bajíos o roquedos, y si, por el contrario, se encontraban en altamar, no había mástil que no se partiese o casco que no se abriese en canal⁶⁵. En esas circunstancias, ni el piloto más experimentado podía hacer gran cosa para evitar la catástrofe. Un cronista como Tomás López Medel escribió, hacia 1570, que cuando se desataba un huracán no había navío, ni en puerto ni mar adentro, «que no se haga pedazos»⁶⁶.

(61) Don Pedro de Yerobi, clérigo presbítero de la iglesia parroquial del lugar de Leso, tenía poder de María Martinarrieta, viuda de Juanes de Yerobi, el 10 de diciembre de 1627, y a su vez traspasó el citado poder a Martín de Induráin, vecino de Sevilla, por carta otorgada en Sevilla el 10 de junio de 1628. AGI, Contratación 371A, N. 11(1).

(62) Aunque no era lo más normal, en 1675 un rayo abrasó la galera capitana de la Armada de Sicilia. FERNÁNDEZ DURO: *Armada española V*, p. 438.

(63) MOYA SORDO, Vera: «“El infierno está vacío y todos sus demonios están aquí”». Apariciones infernales durante las navegaciones atlánticas ibéricas, siglos XV- XVI», *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia* LVII, 2016-2017, pp. 13-26.

(64) Por ello, el cronista Tomás López Medel decía que las tempestades las enviaba Dios cuando era «servido». LÓPEZ MENDEL, Tomás: *De los tres elementos. Tratado sobre la naturaleza y el hombre del Nuevo Mundo* (ed. de Berta ARES), Alianza Editorial, Madrid, 1990, p. 62.

(65) GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Algaida, Sevilla, 1992, p. 189.

(66) LÓPEZ MÉNDEL: ob. cit., pp. 32-33.



Galeón *Nuestra Señora del Mar* naufragado en el entorno de las Bermudas. (AGI, Mapas y Planos 318)

Y eso ocurrió con el desdichado de Bernardino de Lugo, a quien en las cercanías de La Habana le sorprendió una tormenta que hundió parte de la escuadra. Entre los buques siniestrados estaba la almiranta de la Flota de Nueva España, el galeón *Santa Margarita*, que él comandaba. Al parecer, el carmonense se agarró a una tabla y pudo ser rescatado, pero murió poco después «de fatiga» por el sobresfuerzo realizado⁶⁷. La zona, donde habían naufragado otros navíos, era bien conocida por los marinos por sus frecuentes borrascas. Sin ir muy lejos, tres años antes, el galeón *Espíritu Santo* zozobró en la misma zona, pereciendo 250 de sus 300 tripulantes⁶⁸.

Muy parecido al galeón que comandó el carmonense Bernardino de Lugo.

La muerte en una tormenta era un final demasiado común y muy poco honroso. Los siniestros eran tan frecuentes que el hundimiento de un navío con toda su marinería ni siquiera era noticia. Según Pablo Emilio Pérez-Mallaína, que se ahogasen unos cuantos tripulantes no tenía morbo suficiente para ser noticia o para que se recogiese en los anales de la historia⁶⁹.

(67) FERNÁNDEZ DURO: *Armada española IV*, p. 96.

(68) La almiranta también se hundió, pero hubo tiempo de trasladar los caudales. *Ibíd.*, p. 43.

(69) PÉREZ MAÍLLA: *ob. cit.*, pp. 158-159.

De hecho, a finales de ese mismo año, una escuadra que regresaba a España desde el Mar del Norte sufrió una tormenta y se hundieron varios buques, pereciendo más de medio millar de personas⁷⁰. Y en enero de 1627 ocurrió un nuevo desastre en el golfo de Vizcaya, pues otra tormenta echó a pique una escuadra de siete buques, ahogándose en torno a 2.000 personas⁷¹.

Tan deshonoroso le pareció al padre Arellano este final que fabuló otro más digno para su admirado amigo. Según su infundado testimonio, sobrevivió al hundimiento –que él situó erróneamente en 1622– y siguió combatiendo contra los infieles, ganando «triumfo y gloria»⁷². Desgraciadamente, no fue así. La documentación no deja lugar a dudas. Bernardino de Lugo murió con tan solo treinta y seis años, frustrando todas sus esperanzas vitales. Con la pérdida de su galeón fueron cercenadas todas sus expectativas de ascenso social, muriendo en la ruina y sin descendencia. Con total seguridad, si no hubiese fallecido prematuramente, habría alcanzado el generalato, lo mismo de alguna de las flotas que de la Armada de la Carrera o la del Océano. Cumplía todos los requisitos para ello pero, como hemos podido comprobar, el destino le preparó un final trágico.

Conclusiones

La vida de los hombres del mar era extremadamente dura, pues era un trabajo extenuante, mal remunerado y extraordinariamente peligroso. Muchos de los generales, almirantes y capitanes de las flotas y armadas de Indias tuvieron un final parecido, perdiendo la vida prematuramente y sin haber conseguido fortuna. Casos como el del príncipe Andrea Doria, general de la escuadra de Génova, quien murió con noventa y cuatro años y que estuvo al frente de sus galeras hasta poco antes de su óbito, son completamente excepcionales⁷³.

La posibilidad de dilapidarlo todo en alguno de los muchos percances que se producían era muy alta. Por poner un caso extremo, el general de la flota de Nueva España Juan de Benavides Bazán perdió su escuadra a manos de corsarios holandeses en la bahía de Matanzas (Cuba), en 1628, prácticamente sin oponer resistencia. Probablemente la flota habría caído en manos del enemigo de todas formas, dada la superioridad de este, pero no es menos cierto que el general Benavides incumplió su promesa de dar la vida en defensa de su honor, del Imperio y de Dios. A Juan de Benavides se le exigía morir defendiendo su flota, y no lo hizo. O, en última instancia, perdido todo, debió haber tirado el metal precioso por la borda para que no cayese en

(70) FERNÁNDEZ DURO: *Armada española IV*, pp. 84-85.

(71) *Ibidem*, pp. 83-84.

(72) ARELLANO: *ob. cit.*, f. 77v.

(73) FERNÁNDEZ CONTI, Santiago: «Andrea Doria», en <http://dbe.rah.es/biografias/6199/andrea-doria> (Consulta del 17 de junio de 2020).

manos enemigas⁷⁴. Lo cierto es que incurrió en la mayor deshonra que un marino de su época podía cometer: perder su flota sin resistencia. Desde ese justo instante su suerte estaba echada, siendo encarcelado varios años hasta su ejecución, el 18 de mayo de 1634, en la plaza de San Francisco de Sevilla⁷⁵. Desde 1628 se dio a todos los generales de las armadas orden expresa de que la prioridad era salvar la plata, optando por la huida si era necesario y, en caso de no ser posible, evitando a toda costa que cayese en manos del oponente⁷⁶.

Más frecuente aún era perecer en algún naufragio, como le ocurrió a varias decenas de miles de hombres a lo largo de la edad moderna. El océano se convirtió en un verdadero cementerio, y allí, en el mar Caribe, cerca de La Habana yace para siempre el cuerpo del almirante carmonense Bernardino de Lugo. Como escribiera el gran Cesáreo Fernández Duro, un triste destino para una persona «respetada tantas veces por las balas»⁷⁷. Un fiel servidor de la Corona que, como tantos otros, tuvo un destino aciago.

CUADRO I
GENEALOGÍA DE BERNARDINO DE LUGO Y NAVARRO

Pedro Núñez Navarro, natural de Carmona & Doña Elvira de Lugo, natural de La Laguna, Tenerife.	Juan Páez Cansino & María de Mendoza, ambos naturales de Carmona.	
Pedro de Lugo y Navarro, alcalde mayor perpetuo de Carmona.	Inés Melgarejo Méndez de Sotomayor, natural de Carmona.	
Francisco de Lugo y Navarro, alcalde mayor perpetuo de Carmona.	Bernardino de Lugo y Navarro (1590-1626), Almirante de la Armada de la Guarda de la Carrera.	Pedro de Lugo y Navarro (1589-1641), gobernador de Paraguay.

(74) En 1600, el corsario holandés Van Noort apresó el galeón Buen Jesús, pero su capitán, Francisco Ibarra, al menos evitó que 52 cajones de oro en polvo y 500 barras del mismo metal cayeran en manos del enemigo, tirándolos por la borda. CRESPO SOLANA, Ana: «Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia: de Cornelis de Houtman a Abel Janszoon Tasman (1595-1651)», *Anuario de Estudios Americanos*, núm.70-2, Sevilla, 2013, pp. 492-493. El capitán perdió la vida, porque lo ejecutaron semanas después, pero salvó su honra.

(75) MIRA CABALLOS, Esteban: *Las armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempo de los Austrias*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2019, pp. 268-269.

(76) SERRANO MANGAS: ob. cit., p. 261.

(77) FERNÁNDEZ DURO: *Armada española IV*, p. 96.