

TOMÁS DE LARRAPURU (1582-1632): EL MÁS AFORTUNADO MARINO DE LA CARRERA DE INDIAS

Por PABLO EMILIO PÉREZ-MALLAÍNA BUENO

¡Oh patria!, cuántos hechos, cuántos nombres,
Cuántos sucesos y victorias grandes,
Cuántos ilustres y temidos hombres
De mar y tierra, en Indias, Francia y Flandes...
Pues que tienes quien haga y quién te obliga,
¿Por qué te falta, España, quién lo diga?

(Lope de Vega. *La Dragontea*, canto IV).

Tomás de Larraspuru fue un marino guipuzcoano que llegó a ser capitán general de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, o lo que es lo mismo, la máxima autoridad militar en las rutas que unían la Península Ibérica con el Nuevo Mundo. Fue uno de entre los casi 450 altos mandos que, como generales (comandantes) o almirantes (segundos en el mando), dirigieron las flotas de Indias entre mediados del XVI y mediados del XVIII. Personajes todos, tan poderosos y ricos, como desconocidos en su inmensa mayoría.

Ser general de una flota, o de una armada, era ocupar el mando supremo e indiscutible de una pequeña, y a veces no tan pequeña, ciudad flotante. Larraspuru llegó a tener bajo su mando más de 50 embarcaciones, lo que supondría tener a sus

órdenes entre 5.000 y 8.000 personas. Totalmente aislados de cualquier otra autoridad, como estaban los tripulantes y pasajeros durante meses, el general la ejercía sin más limitaciones que su propia conciencia y el respeto a unas instrucciones que había recibido antes de salir. Pero a pesar de ello, nadie podía impedir que colgase de una verga a un amotinado, aunque luego, eso sí, al llegar a España, tuviera que explicar las razones de sus actos. El general tenía, incluso, potestad para salvaguardar la moral a bordo, ya que en sus instrucciones se solía señalar su obligación de actuar contra los amancebamientos, dejando a pecadores y pecadoras en la primera tierra que encontrasen, pero, eso sí, en puertos distintos, para no favorecer la acción del demonio. Como es natural, el general también era el máximo responsable naval y militar de la expedición. Tenía capacidad, aunque oyendo los consejos de las asambleas de pilotos, para cambiar la ruta si veía peligros, y por supuesto, su principal misión era llevar la flota de vuelta a la metrópoli con sus ricos cargamentos de plata. Podíamos decir, a modo de resumen, que estos marinos eran los responsables de que funcionase la correa de transmisión que hacía girar acompasadamente la vida y la hacienda de dos mundos.

Pero Tomás de Larraspuru no fue un general cualquiera. Fue el marino que más veces navegó el Atlántico al mando de un convoy. De los 450 generales y almirantes que conocemos, un centenar cruzaron la mar más de cuatro veces, pero Larraspuru ostenta el récord absoluto atravesado el océano nada más y nada menos que en 34 ocasiones, es decir, completando 17 viajes redondos de ida y vuelta. En ello supero a otras destacadísimas figuras de su época, como el marqués de Cadereita, Martín de Vallecilla o Pedro de Ursúa y Armendaríz, que hicieron una veintena de travesías trasatlánticas. Se trata de unos logros extraordinarios pues cada viaje suponía un año de vivir las incomodidades y los peligros de la mar en unos estrechos e insalubres barcos de madera, jarcia y velas. Y de su buen o mal hacer, dependía la suerte del reino y la buena o mala marcha de la economía, no solo de la monarquía Católica, sino de buena parte de Europa y aun del mundo, pues no se olvide que era la plata americana la que permitía a Occidente comerciar con Oriente.

Pero a pesar esa importancia, sus figuras no son hoy conocidas, no ya por el público en general, sino por la mayoría de los especialistas académicos. ¿Por qué?: respondiendo de manera simple podríamos decir que porque no son ingleses, pues si lo fueran otra suerte tendría su memoria, pero también, y hay que reconocerlo, porque a la hora de construir un héroe resulta mucho más fácil hacerlo con el intrépido y solitario corsario británico que con el eficiente marino-burócrata español, cuya misión consiste en llevar flota tras flota a buen puerto sin incidentes dignos de mención. Apresar un solo mercante solitario o apartado del convoy (que es lo que de verdad podían permitirse aún los más experimentados corsarios) puede presentarse fácilmente como una gran hazaña, con todos los contenidos épicos del débil David que vence al pesado Goliath, mientras que conducir centenares de mercantes a salvamento resultaba una operación casi rutinaria dentro de un sistema muy burocratizado, que con dificultades puede elevar a su protagonista a los altares de la fama. Difícilmente los generales y almirantes de la Carrera de Indias tenían la posibilidad de convertirse en épicos protagonistas de grandes batallas, entre otras razones, porque las ordenanzas reales les prohibían entablar combate a no ser que fuera estrictamente necesario.

Ahora bien, el que hoy no sean famosos no implicaba que alguno de ellos si alcanzasen una cierta notoriedad en su época. Este es el caso de Tomás de Larraspuru, un personaje que podíamos considerar doblemente afortunado, en el sentido de gozar en casi todo de muy buena estrella y en el de haber acumulado un sobresaliente patrimonio a lo largo de su carrera. El estudio de su testamento e inventario de bienes que se encuentra en el Archivo General de Guipúzcoa de Tolosa, permite un acercamiento a una personalidad extraordinaria y, como decimos, muy poco conocida en nuestros tiempos.

Lo primero a destacar de su figura es que, en sus 34 travesías del Atlántico, los abundantes enemigos de la Corona española, ya fueran piratas, corsarios o almirantes al frente de poderosas escuadras, nunca lograron arrebatarle una sola embarcación cargada con tesoros importantes. En realidad, solo la fuerza desatada de la naturaleza, armada con los feroces hura-

canes del canal de las Bahamas pudieron arrebatarle algunos, pero no demasiados, buques de sus flotas. Con todo, el general Larraspuru se las arregló siempre para escapar también de las tormentas con su navío capitana o almiranta, en los que solía concentrarse la mayor parte de la plata del rey y los particulares.

Pero, como hemos comentado, Larraspuru también puede llamarse afortunado porque, partiendo de una situación social y económica no especialmente brillante, debido a su condición de sencillo hidalgo notorio del medio rural, consiguió a lo largo de su carrera acumular tal fortuna, que al final de su vida se situó entre los más ricos ciudadanos del reino, solo superado por los estratos más poderosos del comercio y la nobleza terrateniente.

Nuestro personaje nació en Azcoitia en 1582, y las informaciones realizadas en la localidad para su entrada en la Orden de Alcántara, nos detallan el nombre de sus ancestros; gente hidalga, desde luego, como por otra parte se consideraban la mayoría de los habitantes de aquellas regiones por no haber tenido contactos históricos con moros o judíos. Desgraciadamente, esas mismas fuentes no dan detalles sobre sus niveles de renta, que no parece que fueran muy elevados.

Esa condición de hidalgo pobre fue la que le llevó con solo dieciséis años a dedicarse a la milicia, primero en tierra y pronto en las embarcaciones de la Carrera de Indias. En eso no hacía sino seguir la estela de tantos jóvenes del País Vasco, una región con una agricultura no especialmente rica y donde las montañas, tan cercanas a la costa, parece que arrojaban a los hombres a un mar siempre cercano.

En 1603, cuando contaba con veintiún años, el joven Tomás, que nunca llevó delante de su nombre el aristocrático apelativo de “don”, se embarcó por primera vez, y lo hizo en un navío de la escuadra de don Luis de Silva llamado *El Delfín de Escocia*. A partir de ese momento y hasta pocos meses antes de su muerte, no dejaría ya las cubiertas de las embarcaciones, donde se desarrollaría la mayor parte de su vida profesional. Hombre valiente y discreto, sabía ganarse el aprecio de sus mandos y fue subiendo por el escalafón, ayudado seguramente por su condición de hidalgo y sospechamos que también por

algún apoyo más, pues los vizcaínos, como se llamaba entonces a todos los vascos, aunque fueran nacidos en Guipúzcoa como él, formaban una red de intereses que llegaba a lo más alto de la administración de la Corona. Su matrimonio con una mujer de origen más principal que el suyo, doña Magdalena de Aranibar y Hoa, pudo también suponer un cierto impulso en su carrera, y tal vez no sea una simple coincidencia que uno de los altos funcionarios del Consejo de Indias fuese Gabriel de Hoa, que compartía apellido con su esposa.

Lo cierto es que mediada la veintena era ya oficial, alférez concretamente, y conseguía el mando de su primer barco: el patache *Nuestra Señora de la Esperanza*, un tipo de embarcación, ligera y rápida, que los comandantes de las flotas empleaban como navío de descubierta y para dar avisos o traer noticias. Continuando con su ascensión, en 1612 se le nombró almirante de la flota de Nueva España. Su alto rango militar lo reforzó en 1618 con su ascenso social a la categoría de caballero de una orden militar, concretamente la de Alcántara. Por fin en 1623, con cuarenta y dos años cumplidos, consiguió el generalato, y tres años después culminaba su carrera con el nombramiento de capitán general de la Real Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, lo que lo convertía en la suprema autoridad militar de las rutas marítimas entre España y las Indias Occidentales, cargo que detentó hasta su fallecimiento en 1632, a la edad de cincuenta años.

La capacidad de mando de Larraspuru y su habilidad para sortear obstáculos, ya fueran interpuestos por las fuerzas naturales, por los intereses contrapuestos de los grupos de comerciantes, o por las armadas enemigas, hizo que los convoyes comandados por él mantuviesen una puntualidad realmente envidiable en sus salidas y llegadas, a pesar del altísimo grado de imprevisibilidad a la que estaba sometida la navegación a vela, siempre al albur de vientos, corrientes y temporales. Las autoridades de la Casa de la Contratación pretendían que las expediciones se realizaran dentro de cada año natural, o al menos que no superasen los 12 meses, pero pocos generales conseguían mantener ese ritmo.

Pues bien, de los 17 convoyes que dirigió solo en dos ocasiones no logró cumplir las expectativas. Uno de estos casos ocurrió en 1622 cuando su flota sufrió en medio del canal de Bahamas uno de los temporales más violentos que se recuerdan y no se pudo evitar la pérdida de un millar de vidas y dos galeones que, mucho más tarde, gracias a sus rescates por los caza-tesoros del siglo XX, se harían famosos: el *Nuestra Señora de Atocha* y el *Santa Margarita*. Pero Larraspuru, y su general, el marqués de Cadereita, lograron resguardar a la mayoría de las embarcaciones en la Habana y al año siguiente, burlando a decenas de barcos holandeses que los buscaban al saberlos debilitados, lograron regresar a Cádiz con la mayor parte del tesoro. Larraspuru fue el primero en llegar, cuando ya nadie lo esperaba, y este hecho empezó a convertirlo en alguien famoso en su época.

En los años siguientes con sus ocho galeones de escolta condujo varias veces a la flota de Tierra Firme entre un enjambre de buques holandeses que los buscaban afanosamente. Los neerlandeses estaban dirigidos por el famoso almirante holandés Piet Hein, al que burló en varias ocasiones tomando rutas alternativas y que otras veces no se atrevió a enfrentarse a Larraspuru a pesar de ser su armada muy superior. Felipe IV después de estas hazañas, lo consideró su mejor general, y como explica Fernández Duro, en su tiempo fue “objeto del favor del público” al considerársele un “favorito de la fortuna”.

El 25 de septiembre de 1632, Tomás de Larraspuru, llevaba un mes y medio enfermo en su casa de Azcoitia, aquejado de unas fuertes fiebres que lo mantenían postrado en la cama. En la primavera de ese mismo año había regresado a los puertos andaluces conduciendo, otra vez más, una flota procedente del Nuevo Mundo. Nada más regresar a su localidad de nacimiento, había enfermado y no había sido capaz de abandonar el lecho. Por eso, cuando le llegaron apremiantes misivas procedentes de la Junta de Guerra de Indias para que volviese a Sevilla a hacerse cargo de un nuevo convoy, Larraspuru, que, a sus cincuenta años, era para la época un hombre de edad avanzada y debía acusar en su cuerpo las muchas estrecheces pasadas en la mar, contestó que si pudiese comprar con oro la salud, así lo haría, con que solo

fuera para servir a su rey una vez más, pero que en aquella ocasión, sus muchos achaques se lo impedían por el momento. Con todo, esperaba recuperarse pronto y aconsejaba a los ministros de la Junta que fuesen nombrando a su almirante para que este comenzase el despacho de la flota, y que, por su parte, pensaba incorporarse al servicio tras una breve convalecencia.

El veterano marino no pudo esta vez cumplir sus deseos. El 5 de octubre de 1632 moría en Azcoitia Tomás de Larraspuru y López de Churruca, caballero de la orden de Alcántara, comendador de Dos Barrios, del Consejo de Guerra de Su Majestad y capitán general de su Real Armada de la Guarda. Posiblemente, su familia, y tal vez él mismo, considerarían que había tenido la suerte de fallecer en su cama y ser enterrado en la parroquia de su pueblo, que era la voluntad que había expresado en su testamento, ya que con el tiempo que había pasado a bordo de los navíos de la Carrera de Indias, la ley de las probabilidades lo debería haber abocado a exhalar su último aliento en su estrecho camarote y a ser arrojado al océano dentro en una caja de madera lastrada con balas de cañón.

* * *

El general Larraspuru había dictado su última voluntad 1630, poco antes de emprender el que habría de ser su penúltimo convoy a las Indias. El testamento está dictado en la cámara de la nave capitana de la Real Armada de la Guarda de las Indias fondeada en la bahía de Cádiz; lo materializa con su pluma un escribano a bordo; actúan de testigos algunos de los oficiales bajo sus órdenes ¡No hay duda de que estamos ante la postrera voluntad de un hombre de mar!

Precisamente por haber pasado media vida embarcado, Larraspuru era plenamente consciente de estar sometido a mayores riesgos que el común de los mortales y como todos los marinos de la época, demostraba un atávico temor a que su cuerpo fuese arrojado al mar sin demasiados miramientos. Las honras fúnebres, que se consideraban tanto más distinguidas y eficaces cuanto se realizaran con más boato, más incienso, más curas, y más misas, eran imposibles a bordo de un galeón y podían llegar

demasiado tarde para contribuir a la salvación de su alma. Por eso ordenaba que al llegar al primer puerto se le hiciesen miles de misas para compensar con el número lo tardío de los sufragios. Si había tenido la suerte de enterrarse en sagrado, dejaba claro en sus últimas voluntades que no le servía cualquier tumba. Esperar el Juicio Final en una iglesia americana no le seducía en absoluto y ordenaba que sus restos fueran trasladados a la parroquia de su pueblo en Guipuzcoa. Porque Larraspuru, además de declararse católico y leal súbdito del rey de las Españas, muestra gran añoranza de su entorno guipuzcoano, en especial de la villa de Azcoitia, en unos tiempos donde lo hispano y lo vascongado resultaban totalmente compatibles.

El amor al terruño se comprueba con las donaciones a las obras pías de Azcoitia, Orio y Azpeitia y la creación de una capellanía cuyo beneficiario, si no era un pariente, habría de ser también vasco, y de Azcoitia, por más señas. Pero, además, Larraspuru le da un toque personal al espíritu provinciano, cuando no pone pegas a que su viuda se case de nuevo, pero le advertía que perdería las mandas especiales si decidía trasladarse a vivir a Madrid. El general, que como miembro del Consejo de Guerra debía de haber tenido experiencias cortesanas muy poco satisfactoria, ordenaba a su esposa “que haya de vivir en la provincia de Guipúzcoa, que no vaya a Madrid siendo viuda, a pretensiones que, por lo que se desacreditan con este protesto por los cagoanes (sic) de los ministros, me obligan a poner este gravamen”. No cabe duda de que llama “cagaones” a los ministros, palabra cuyo significado no he podido encontrar, aunque todo parece indicar que no es un adjetivo halagüeño.

Tomás de Larraspuru tuvo tres herederos legítimos con doña Magdalena de Aranibar y Hoa. Una hija y dos varones, llamados Nicolás, el mayor, y Juan Bautista, el más pequeño. A ambos les consiguió algo que no obtuvo para él mismo: sendos hábitos de la más prestigiosa de las órdenes militares españolas, la de Santiago. Siguiendo las tradicionales normas de las sucesiones nobiliarias, el mayorazgo le debiera haber correspondido al primogénito, sin embargo, en su testamento, dice con toda claridad que otorga ese vínculo y la mejora testamentaria “al señor

don Juan Bautista de Larraspuru, mi hijo segundo”. El resto de la herencia se dividiría en partes iguales para cada uno de los tres.

Y es que el general, aunque profesionalmente tuviera siempre la suerte de cara, con su hijo don Nicolás padeció un auténtico calvario. Varios informes que se conservan en el Archivo de Indias sobre el comportamiento en América de su vástago lo muestran como un personaje indómito capaz de violentar a las mujeres y asesinar a los hombres. Así que el general decidió enviarlo al Nuevo Mundo, lo casó con una rica heredera quiteña y le compró una encomienda de indios para que no tuviese problemas. Si el general pensaba que poner un océano entre él y el tumultuoso don Nicolás amortiguaría los disgustos, ciertamente se equivocó, pues en más de una ocasión tuvo que empeñar todo su prestigio y el predicamento que tenía ante el monarca para arreglar los desaguisados de su colérico descendiente, como habremos de ver más adelante.

Además, el general tuvo dos hijos naturales. Uno en La Habana, al que destinaba a ser presbítero y cuidar su capilla funeraria en Azcoitia, y una hija adolescente en Sevilla, que tuvo “con una señora viuda” y a la que tenía criándose en el convento de Santa Ana. A esta muchacha, por su edad y cercanía, decía profesarle gran amor, pero no por ello dejaba de destinarla al convento, para lo cual reservaba 1.500 ducados de dote y 100 más de renta anual por toda su vida. Si la muchacha entraba en religión, debía conformarse “con una celda moderada, sin profanidades”. Hay que pensar que, a mejor celda, mayor dote, y el general no parecía un hombre favorable a pagar caprichos. En verdad, la entrada en religión era la manera común que los poderosos de la época tenían de resolver aquellos devaneos extramaritales que acababan en la pila del bautismo, y las tapias de los conventos sevillanos, o de las grandes ciudades coloniales americanas, encerraban multitud de secretos de la mejor nobleza de los reinos de las Españas.

* * *

Tras el fallecimiento del general en octubre de 1632, se inició un complejo pleito entre los herederos que duraría varios

años, dando por bueno el dicho de que cuando hay bastante que repartir, suele haber mucho más que discutir. Cinco años duró el proceso hasta que en 1637 se llegó al acuerdo entre los herederos de repartir el total de bienes del general que alcanzaba un importe bruto de cerca de 96 millones de mrs. y señalaban que Laraspuru había terminado su vida convertido en un hombre muy rico.

Como tal, el marino guipuzcoano debía llevar un elegante y costoso tren de vida, y el inventario de los bienes del general así nos lo muestra. Mantenía tres casas abiertas. La primera en Azcoitia. Pero, además, tenía residencias alquiladas en Madrid y Sevilla. Para pasearse por la corte o por la metrópolis del Guadalquivir, el general disponía de uno de los lujos más deseados, y un elemento clave de distinción social: dos coches de caballos y sus respectivos animales de tiro, valorados en 250.000 mrs. en total.

El vestuario de Laraspuru era realmente impresionante pues entre sus bienes figuran 22 jubones, más de 70 vestidos con sus ropillas y calzones, 11 ferreruelos, coletos y capotes, 83 pares de escarpines y “un talego” de zapatos, y el extraordinario número de 140 camisas. Si comparamos esta cantidad de prendas, con las que podía llevar un marinero de su flota en la caja donde la gente de mar conservaba sus pocas pertenencias, veremos que la mayoría no guardaría más que un par de camisas y normalmente viejas o rotas.

Y no solo era la cantidad, también la calidad y precio de los ropajes. Uno solo de sus vestidos con calzón, ropilla de terciopelo y ferreruelo de paño, se valoró en 12.000 mrs. Para que sirva de elemento de comparación, el salario mensual de un marinero de las Armadas de la Carrera de Indias en aquella época oscilaba entre los 1.500 y los 2.000 mrs. Así que, a cualquiera de sus subordinados, vestir como un caballero le hubiera costado muchos meses de salario, eso sin contar las joyas, porque entre los adornos de los que podía presumir el general estaba una vuelta de cadena de oro de filigrana valorada en 137.224 mrs. Tampoco estaba al alcance de los tripulantes bajo su mando adornar a sus esposas con trajes con botones de oro, engalanarlas

con sortijas con diamantes, esmeraldas y rubíes, ni que usasen en sus rezos rosarios con cuentas de perlas, todo ello valorado en decenas de miles de maravedís.

El general también poseía costosos instrumentos náuticos y una sofisticación importante de su alta graduación militar eran los bastones de mando o “bengalas”; el general Larraspuru tenía tres y una de ellas con casquillos de oro, que costaba casi 4.000 mrs. Sin embargo, el instrumento profesional más curioso y valioso no eran sus armas, aunque disponía de sables, pistolas y mosquetes, sino los 4 estandartes reales bordados sobre seda que Larraspuru enarbolaba en los mástiles de sus naves capitanas. El conjunto alcanzaba la no despreciable suma de 187.000 mrs., porque, en efecto, los marinos del siglo XVII eran dueños de las banderas de combate, algo que no debe extrañarnos demasiado, porque en no pocas ocasiones eran dueños también del galeón completo.

Las casas del general tenían importantes lujos internos, incluyendo vajillas ricas, entre las que una sola jarra de oro se apreció en más de 100.000 mrs. Las mansiones de Larraspuru se decoraban con reposteros y tapices y con 60 cuadros, mostrando como en la España del siglo XVII, la pintura era un arte que cada vez contaba con mayor reconocimiento. La temática de la colección del general era doble y la podríamos resumir como religiosa y política. Había lienzos de Jesús, de la Virgen y el Niño, de diferentes santos, pero además estaban los retratos de los monarcas y su familia, pero quizá uno de los más significativos fuera el del conde de Olivares, mostrando que Larraspuru, además de navegar entre los estrechos y las islas, sabía también hacerlo entre los entresijos de la política.

De entre todas las piezas del mobiliario destacaban las camas y una docena de ellas se reseñan entre los bienes del general. Hay que señalar que los lechos de las personas pudientes tenían riquísimas telas para servir de cubrecamas, doseles y colgaduras bordadas, que seguramente serían mostradas con todo orgullo por los propietarios cuando les visitasen parientes, vecinos o amigos. Algunas de las más lujosas llegaban a costar a fines del siglo XVI la importante suma de 80.000 mrs, Pues

bien, eso no era nada comparado con el lecho principal en el que reposaba el general Larraspuru cuando dejaba la húmeda cámara de su galeón. El mueble y sus aderezos fueron evaluados en 150.000 mrs., es decir, el equivalente a 8 años de salario de uno de los marineros de su armada. Y alcanzaba ese precio porque era de madera revestida de pan de oro, como los retablos de las iglesias, se cubría con colchas de damasco carmesí, y poseía cortinajes, y cielo o dosel del que pendían alamares de oro. Una verdadera obra de arte para el reposo.

Pero la mejor manera de valorar el nivel de riqueza del general Larraspuru podría ser comparar los casi 96 millones de mrs. de su “cuerpo de bienes” con los patrimonios brutos de algunos de sus contemporáneos. El estudio realizado sobre 810 inventarios *post mortem* pertenecientes a la primera mitad del siglo XVII y procedentes de fuentes notariales de la ciudad de Sevilla, arroja una media de unos 7 millones de mrs. El grupo de los ricos tendría una media de 18 millones, mientras que solo ocho casos superan los 75 millones, siendo el capital medio de esos opulentos de 95 millones. En pocas palabras, Larraspuru entraría en ese reducidísimo grupo que supone el 1% de las muestras y su patrimonio lo colocaría entre los más acaudalados de la que, en los años 30 de la centuria, todavía seguía siendo la ciudad más rica del reino.

Evidentemente, había en el reino quienes superaban la riqueza del general Larraspuru, pero tendríamos que buscarlos entre los más poderoso comerciantes de la Carrera de Indias y los nobles terratenientes más encumbrados de la monarquía. Ruth Pike, hablando para finales del siglo XVI, indicaba que los mercaderes más cuantiosos de la navegación al Nuevo Mundo tenían patrimonios de entre 75 y 150 millones de mrs., aunque ninguno llegó a igualar a Juan Antonio Vicentelo de Leca y sus 600 millones. Por su parte, acudiendo al magisterio de Domínguez Ortiz, conocemos la “Descripción e inventario de las rentas y bienes y hacienda del cardenal duque de Lerma”. El corrupto valido de Felipe III, convertido en cardenal y del que se cantaba por las calles que para no morir ahorcado se vistió de colorado. Una estimación de la riqueza del duque hecha en proporción a las rentas de que disfrutaba, nos indica que su patrimonio estaría

rondando los 1.000 millones de maravedíes, algo que era volar muy alto incluso para el general vascongado.

La pregunta que surge de todo lo dicho anteriormente es evidente: ¿cómo consiguió aquel desconocido hidalgo notorio, nacido en un pequeño municipio del País Vasco, alcanzar tales niveles de riqueza a lo largo de una vida? Debemos de reconocer que sólo con su salario no pudo haber sido. En total, sumando el importe de todos los sueldos que pudo recibir, no llegaría a conseguir más de 37 millones de maravedíes. Evidentemente, con esos ingresos brutos es imposible que al final de su vida poseyera bienes por un importe superior a dos veces y media la cantidad ingresada en concepto de soldadas.

Ahora bien, ¿pudo comenzar su andadura militar con algún dinero procedente de una ayuda o herencia familiar, o tal vez de la dote de su esposa? No hay constancia de ello y todo indica que Tomás de Larraspuru fue un hidalgo, desde luego, pero pobre. Lo que se corrobora con el hecho de que nunca, ni siquiera después de obtener el hábito de Calatrava, aparece su nombre antecedido por el nobiliario “don”. Tener ese honor era dar un paso más dentro de la condición de hidalgo y se otorgaba a las personas especialmente preeminentes. No en vano, el escudero Sancho Panza, le refiere a Alonso Quijano las habladurías que corrían por el lugar al haber antepuesto esa honorable partícula a su nombre y denominarse don Quijote: “Los hidalgos dicen que, no contentándose vuesa merced con los límites de la hidalguía, se ha puesto don y se ha arremetido a caballero”.

Lo que sí parece indudable es que Tomás de Larraspuru, que navegó en una de las rutas marítimas que trasportaban más riquezas en el mundo, se dedicó a los negocios, además de a su propia carrera náutica-militar. Por ejemplo, sabemos que fue un exitoso armador de grandes buques. En la relación de sus bienes aparece la venta del galeón Nuestra Señora de Aránzazu (que tuvo el sonoro alias de La Marimorena) por un importe de 7.650.000 mrs. Con uno solo de estos buques, un particular, alquilándolo al rey como navío de guerra durante un año, podía recuperar la inversión realizada, y, ayudado por la suerte, a la que Larraspuru siempre tuvo por aliada, doblarla en cada nuevo viaje.

No solo el general, sino varios miembros de su familia estaban familiarizados con los negocios y la misma doña Magdalena nos informa de un curioso incidente que puede hacer pensar que pudiera dedicarse de alguna manera a la realización de préstamos a la alta nobleza española, que tendría su capital invertido en tierras y palacios, pero podía necesitar en un momento de caudal líquido, medido en brillante plata potosina, a la que el general y sus negocios tenían acceso. Al menos eso parece indicar una de las cláusulas del testamento de la esposa del general que dice así:

Ítem digo y declaro que el duque de Medina Sidonia, cuando era conde de Niebla, me pidió prestados mil pesos y se los di en una noche siendo medianero don José de Sarabia, su secretario, en la villa de Madrid y así se los pedirán a su excelencia si fuere servido pagarlo.

Podemos dejar volar un poco la imaginación y ver como en una noche tal vez de amores, vino y juego, el joven cachorro de la más alta nobleza se queda sin un real en la bolsa y acude a la esposa del general, a la que sabe poseedora de una buena faltriquera llena de relucientes macuquinas. Debía ser por estas razones por las que en el testamento de su marido se le desaconseja vivir en la corte y la conmina a trasladarse a la seguridad de su villa guipuzcoana, donde las tentaciones de todo tipo debían ser mucho menores.

Pero, ¿su enriquecimiento pudo deberse también a la consecución de beneficios adicionales mediante prácticas ilegales o, por lo menos, al margen de la legalidad? La verdad es que para cualquier almirante o general de los convoyes indianos las posibilidades de enriquecimiento por estos procedimientos eran sencillas, múltiples, y normalmente impunes, por lo que resultaban especialmente tentadoras. Fue práctica común que aquellos marinos llevasen en sus capitanas o almirantas cargas de su propiedad para vender en las Indias. Otra forma muy sencilla de aumentar el patrimonio personal era aceptar regalos por proporcionar información privilegiada, como por ejemplo la fecha de partida de la flota, que para los comerciantes significa-

ba saber hasta cuando podían seguir negociando y hasta donde podían elevar los precios.

Todo ese tipo de ganancias adicionales entraban, como acabamos de señalar, en una frontera difusa entre la legalidad y el fraude. Pero también estaban muy presentes los comportamientos claramente delictivos, como la aceptación de pasajeros ilegales a cambio de sobornos; o encargarse de adelantar el dinero de las carenas de los galones, lo que era muy frecuente dados los apuros de la Real Hacienda, y presentar luego a la Corona una relación de gastos inflada de manera artificial y extraordinaria. Como se decía en la Carrera de Indias a finales del siglo XVII, “ángeles tendrían que bajar del cielo para que no se estafe al rey al hacerse las carenas”.

Pero, ¿y nuestro general Larraspuru? ¿Existen constancias de comportamientos totalmente indebidos que pudieran haber ayudado a incrementar su patrimonio? En su testamento, el marino vasco, hace profesión de su honestidad, pero lo cierto es que todo no lo debió hacer Tomás de Larraspuru de manera reglamentaria, pues en ese caso no hubiera sufrido una sanción de 3,5 millones de mrs. a favor de la Real Hacienda. ¿Cuáles habrían sido los delitos que llevaron a esta importante multa? De momento no lo sabemos, pero, en cualquier caso, podemos asegurar que el rey no aplicaría todo su rigor contra un vasallo al que tanto le debía. De hecho, el monarca ya había demostrado mucha clemencia con uno de los asuntos más graves en los que estaba comprometido el primogénito varón del general: el caballero de Santiago don Nicolás de Larraspuru.

El hijo mayor del marino vasco fue un auténtico regalo envenenado de la veleidosa Fortuna, que si en todo lo demás le había mostrado sus favores, en esto le fue claramente contraria. Lo había mandado lejos y bien dotado por ver si la distancia ponía sordina a sus escándalos. Pero los informes que las autoridades coloniales hicieron llegar a Madrid sobre las correrías del hijo del general Larraspuru fueron unánimes en condenar la incorregible actitud de don Nicolás. Todos se muestran conformes en presentarlo como una especie de burlador quiteño, que bien podría haber servido de modelo a Zorrilla para su don Juan.

Don Nicolás de Larraspuru solía esperar embozado por las noches a sus rivales, aunque no le importaba pelear con la espada desenvainada a plena luz del día. Entre sus contendientes se encontraron fiscales, corregidores, alféreces del rey, y, sobre todo, los encargados de mantener el orden, desde alguaciles mayores a simples corchetes. Además, el inquieto don Nicolás no iba solo, sino acompañado de una pandilla de jóvenes caballeros, tan pendencieros como él, soldados desertores y negros esclavos a los que muchas veces enviaba a dar palos a los rivales que no eran dignos de cruzar con él la espada. Como explicaba al rey el visitador Galdós de Valencia: “andaba de noche con gente inquieta y facinerosa acuchillando a cuantos topaban, de suerte que ninguno se atrevía a andar de noche de miedo del dicho don Nicolás”.

Pero el hijo del general Larraspuru no sería un verdadero Tenorio sin su faceta de burlador de doncellas, algo en lo que destacó al mismo nivel que en su merecida fama de espadachín y reñidor. Así, el mismo visitador lo acusaba de violar a una hermosa joven de quince años, mientras mantenía encerrada a su madre en una de las habitaciones de la casa, e, incluso, de mandar asesinar a una anciana beata que le impedía saltar por el balcón de su casa para llegar al de una dama principal a la que pretendía conquistar.

Pero si algunas de estas acusaciones podían ser fruto de las exageraciones de sus enemigos o venganzas fruto de antiguas rencillas, lo que resultó probado es que Nicolás de Larraspuru participó con todo entusiasmo en las luchas entre los diversos grupos regionales que por aquellos tiempos desestabilizaron las provincias andinas, desde Potosí a Quito. Dentro de este conflicto de mayores dimensiones, las enemistades personales llevaron a don Nicolás a realizar su mayor delito probado: asesinar en compañía de otros al corregidor de Riobamba, el capitán extremeño Pedro Sayago del Hoyo, con la crueldad añadida de no dejar confesarse a su ya moribundo rival: “caído este capitán en el suelo y agonizando, hallándose presentes religiosos de la Compañía y otros clérigos y pidiendo confesión y estos religiosos y sacerdotes suplicándole le dejase confesar, no quiso diciendo que en el infierno se confesaría”.

Entonces fue cuando don Nicolás tuvo que buscar de nuevo las influencias y los dineros de su padre. Tras refugiarse en sagrado, fue condenado a muerte y al embargo de sus bienes, aunque logró escapar y regresar a España. El general Tomás de Larraspuru debió emplearse a fondo para lograr el perdón real para su vástago y la devolución de sus bienes, entre ellos el beneficio de la encomienda que poseía en Riobamba. Todo ello no habría de salir gratis, pues hubo de pagar un total de 8 millones de maravedíes como compensación a la Hacienda del rey y a la viuda del capitán Sayago por apartarse de la causa.

En realidad, las andanzas de don Nicolás de Larraspuru no las hemos detallado por el interés intrínseco de su novelesca existencia, sino que las hemos utilizado únicamente para subrayar de manera inequívoca la enorme influencia y el alto nivel económico que alcanzaron algunos de los comandantes de los convoyes españoles a Indias. En ese sentido, la pregunta final de este estudio sería si resulta posible de alguna manera cuantificar la importancia de aquellos marinos para la Corona española.

Una de ellas es considerar la cantidad de plata que un hombre como Tomás de Larraspuru pudo ayudar a transportar desde las Indias al Viejo Mundo a lo largo de su larga carrera en el mar, tanto para el monarca, como para los particulares y la prosperidad general de la monarquía e, incluso, para el conjunto de la economía del occidente europeo, que veía engrasados sus circuitos económicos con estas ingentes cantidades de metales preciosos.

Atendiendo a la media de los cargamentos de plata de las flotas que condujo a España se puede estimar que contribuyó de manera decisiva a inyectar en la economía del Viejo Mundo una suma fabulosa de dinero del orden de los 65.000 millones de maravedíes. Si al final de su vida el general Larraspuru había acumulado una fortuna de casi 96 millones, quiere decir que como peaje por haberla transportado, consiguió el 0,15% de esa cantidad. No parece un canon demasiado elevado y se comprende también, no solo la tristeza que invadió al monarca saber de su fallecimiento, sino que el rey perdonase sus faltas y las de su hijo, imponiéndole unas penas pecuniarias que no significaban ninguna amenaza para el patrimonio global del afortunado general.