

De conductor de embajadores a privado: Fernando de Valenzuela y las redes diplomáticas en la corte de Mariana de Austria*

Antonio ÁLVAREZ-OSSORIO ALVARIÑO

Las confidencias del conductor

En julio de 1673, Girolamo Zeno emprendió su viaje desde la *Terraferma* hacia la corte del rey católico, tras ser designado embajador de la Serenísima. En octubre arribó a Alicante y a principios de noviembre ya se encontraba en Madrid organizando su residencia conforme a las exigencias de decoro apropiadas a su dignidad y linaje¹. Las primeras semanas de un nuevo embajador en la corte eran un continuo ajetreo de adquirir muebles, disponer la confección de libreas para los criados de su familia y, cuestión no menor, hacerse con un coche proporcionado a su representación y estatus². Zeno alegó ante sus superiores que en materia del lujo conveniente seguía el estilo de su predecesor, el embajador Contarini.

* Este estudio se ha desarrollado en el marco del proyecto «Práctica de gobierno y cultura política: Europa y América en la monarquía de España, 1668-1725» (PID2019-108822GB-I00), financiado por la Agencia Estatal de Investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación (Gobierno de España).

¹ Cartas del embajador Zeno desde Padua, Alicante y Madrid, entre el 14 de octubre de 1673 y el 1 de noviembre. ASVe, Dispacci al Senato degli Ambasciatori. Spagna, 114. Según Zeno el alquiler de su residencia le costaba 1.600 ducados al año.

² Sobre el carácter representativo y simbólico de los coches en la corte de Madrid, remito a Alejandro LÓPEZ ÁLVAREZ, 2007, pp. 23-35. Con respecto al lujo y la ostentación en los palacios de la corte de Madrid, cfr. Natalia GONZÁLEZ HERAS, 2012, pp. 48-56.

A finales de enero de 1674, Girolamo Zeno realizó su primera función oficial como embajador. Se trasladó a las afueras de Madrid, a un pequeño lugar situado al norte de la Villa Coronada llamado Maudes. Tras una breve espera fue a recogerle «l'Introdottoe Valenzuola», ofreciéndole una «Carrozza reale» para conducirlo formalmente hasta su residencia en Madrid. Se trataba del ceremonial de entrada del embajador en la corte, previo a la programación de su primera audiencia con las personas reales.

Durante el paseo en carroza, el conductor de embajadores, Fernando de Valenzuela, informó a Zeno de la satisfacción de la reina gobernadora, Mariana de Austria, por su llegada. Tras el intercambio inicial de frases de cortesía, Valenzuela llevó la conversación a la encrucijada en la que se encontraba la cristiandad. El conductor se mostraba como un hombre de estado, capaz de trazar el panorama de las relaciones entre las potencias europeas y exponer las razones de la estrategia de la monarquía de España en aquella coyuntura. Según Valenzuela, la corona católica había «dissimulato assai» ante el proceder del rey Luis XIV de Francia. Sin embargo, el rápido avance de la conquista francesa de las Provincias Unidas había provocado la declaración de guerra de la monarquía de España a Francia por «necessità». De este modo, la *necessitas* había forzado a los gobernantes de la monarquía a ayudar a los neerlandeses para asegurar la conservación de los Países Bajos reales³.

¿De qué modo se podía interesar al representante veneciano en las contingencias bélicas todavía localizadas en el norte de Europa? Valenzuela trató de ganarse la complicidad del embajador veneciano removiendo la sombra del principal enemigo de la Serenísima. Según el conductor, la motivación de Francia al invadir Holanda no era promover el catolicismo, sino que prevalecían razones «politici sotto il velo della religione». Advirtió que Luis XIV «mentre distrugge provincie per zelo cristiano, dall'altro canto negozia e stringe leghe e confederationi con Turchi nemici della Fede»⁴. Los recientes acuerdos comerciales entre Francia y el imperio otomano confirmados en 1673 acrecentaban los recelos de la Serenísima.

Valenzuela utilizaba la imagen de Luis XIV como aliado de la Sublime Puerta para atraerse la benevolencia del embajador Zeno. La república de Venecia había afrontado durante más de dos décadas una agotadora guerra por Candia⁵. El conflicto bélico agudizó las tensiones internas

³ Manuel HERRERO SÁNCHEZ, 2000.

⁴ Carta del embajador Girolamo Zeno, Madrid, 24 de enero de 1674, ASVe, Dispacci al Senato degli Ambasciatori, Spagna, 114.

⁵ Kenneth Meyer SETTON, 1991.

en la república entre las diversas facciones del patriciado. La monarquía de España se había mostrado muy prudente en comprometer sus recursos financieros y navales, movilizados por las guerras de Portugal y de Devolución⁶. En la fase final de la guerra, Luis XIV había prestado una ayuda militar fallida a la república⁷. Tras la conquista otomana de la capital de Creta en 1669 después de un prolongado asedio, la paz de 1671 había sellado un nuevo golpe a la proyección veneciana en el Mediterráneo oriental. Durante los casi cinco lustros que duró la guerra, la diplomacia de la república intentó movilizar la solidaridad de las potencias cristianas con la idea de una cruzada que trascendiese la rivalidad entre las coronas francesa y española.

La asociación de Luis XIV con el Imperio otomano fue uno de los principales instrumentos de la propaganda antifrancesa durante la segunda mitad del siglo xvii⁸. Sin embargo, Valenzuela era consciente de la obsesión veneciana por mantener la quietud en la Cristiandad. La paz en Europa occidental sería la mejor garantía de la posibilidad de ayudar a Venecia frente a la amenaza otomana. Por ello, el conductor «aggiungendome con molta franchezza che però vicina si stimava una buona pace». Ante el embajador veneciano, Valenzuela se presentaba como partidario de una paz razonable entre ambas potencias católicas. A juicio de Zeno, el gobierno de corte en Madrid estaba dividido entre los partidarios de una «buona pace» y aquellos que consideraban que la guerra de Holanda era la coyuntura propicia para una «fruttuosa guerra» que permitiese a la monarquía de España recobrar reputación y territorios, tras la humillación sufrida durante la guerra de Devolución. A juicio de Zeno, el sentir de Valenzuela coincidía con el dictamen mayoritario en el Consejo de Estado, proclive a un ajustamiento provechoso también promovido en aquel periodo por el embajador imperial.

La memoria de dos guerras recientes, las de Candia y de Devolución, resonaba en los discursos del conductor y del embajador durante su paseo por Madrid. Valenzuela alardeó de los progresos del ejército del rey católico en el frente catalán, a la vez que elogiaba los deseos de paz cristiana promovidos por la república. La conversación concluyó cuando la carroza real se detuvo ante la residencia del embajador. Zeno se despidió de

⁶ María del Pilar MESA CORONADO, 2014, pp. 83-105. David QUILES ALBERO, 2017, pp. 36-53.

⁷ Sobre esta fase de la guerra, remito a Özkan BARDAKÇI y François PUGNIÈRE, 2008. Sherrod Brandon MARSHALL, 2016, pp. 95-103. El contexto de esta expedición militar gala lo detalla Jean-Philippe CÉNAT, 2010, pp. 94-97.

⁸ En 1667 el barón de Lisola había denunciado la complicidad entre Francia y el Imperio otomano. Durante buena parte de su reinado, la propaganda de las potencias rivales identificaría a Luis XIV como el «sultán de Versalles». Isaure BOTTEL, 2016, pp. 294-305.

Valenzuela y solicitó una audiencia con el joven rey Carlos II y con su madre, la reina regente Mariana.

En una de sus últimas funciones como conductor, Valenzuela demostró la soltura que había adquirido en el ejercicio del puesto. Tras desempeñar el cargo de forma interina durante más de dos años y medio, podía mostrar ante sus interlocutores su conocimiento de los arcanos de la política de estado y alardear del favor de la reina. A principios de 1674, Valenzuela consideraba que había acabado su periodo de formación en la corte de la reina Mariana y que estaba preparado para destinos más encumbrados. Había llegado el momento de deshacerse de la plataforma que le había permitido familiarizarse con el ceremonial cortesano y con el acceso a las redes diplomáticas tejidas en torno al palacio real. ¿Cuándo había comenzado Valenzuela a ejercer el oficio de conductor de embajadores?

Circulación de modelos cortesanos: el conductor de embajadores

La génesis del oficio de conductor de embajadores en la corte de los reyes de España constituye una buena muestra de la relevancia de la circulación de modelos entre las principales cortes europeas. En particular, la emulación entre las coronas de España y Francia se reflejaba en la interacción constante de prácticas, imágenes y discursos entre ambas cortes durante el siglo xvii⁹. Las réplicas y préstamos se extendieron a múltiples ámbitos, desde los emblemas del rey hasta la configuración del espacio en los palacios regios. Durante la regencia de Mariana de Austria, la creación de un regimiento de guardia real se inspiró en la Garde-du-Corps del rey de Francia, como se detalló en las deliberaciones del Consejo de Guerra¹⁰.

El oficio de *conducteur des ambassadeurs* se había creado en la corte francesa durante el reinado de Enrique III. En la década de 1580, Jérôme de Gondy, toscano nacido en Valencia y con amplia experiencia diplomática, ejerció el puesto gracias al favor del rey. A su muerte le sucedió en el cargo su hijo Jean Baptiste de Gondy a principios del siglo xvii¹¹. La irrupción del nuevo cargo implicaba desplazar en las funciones de recibir, acompañar y agasajar a los embajadores a otras figuras de la casa del rey, como los *gentilhommes de la Chambre* y los *maîtres d'hôtel*. La consolidación de esta plaza en la corte de Francia suscitó el interés de los representantes diplomáticos del rey católico. En junio de 1625, Felipe IV solicitó al

⁹ Una muestra de este proceso, en Rafael VALLADARES RAMÍREZ, 1997, pp. 143-156. Jean-Frédéric SCHAUB, 2004.

¹⁰ A este respecto, Antonio ÁLVAREZ-OSSORIO ALVARIÑO, 2013, pp. 28-35.

¹¹ Albert J. LOOMIE, 1975, pp. 333-356.

marqués de Mirabel que le facilitase una completa información sobre la figura del conductor de embajadores en la corte francesa, incluyendo tanto sus competencias como su salario¹².

Una vez recabada la información sobre la práctica de este oficio en la corte francesa, a principios de 1626 Felipe IV dispuso la creación del cargo de conductor de embajadores en su propia corte¹³. El rey nombró conductor a Francisco Zapata, que servía el puesto de caballerizo del soberano. Al mismo tiempo, se resolvió que le ayudase un teniente del conductor, ocupación que recayó en Carlos de Baudequín. El Consejo de Estado propuso al monarca que el conductor tuviese unas retribuciones anuales de 1500 ducados anuales en concepto de ayuda de costa, más la casa de aposento. Las instrucciones del nuevo oficio las preparó el marqués de Montesclaros, siendo aprobadas por el Consejo de Estado. Estas instrucciones estuvieron vigentes durante el resto de la centuria, salvo pequeñas adiciones sobre todo vinculadas con la asistencia a fiestas públicas. El puesto de conductor se creó en el contexto de la jornada de Felipe IV a Zaragoza para la celebración de cortes, debiendo el conductor atender a los diversos legados que siguieron al monarca en su periplo por la corona de Aragón¹⁴.

Al igual que había sucedido en la corte francesa, también en Madrid la creación del oficio de conductor provocó conflictos de competencias con otros puestos destacados de las casas reales. A mediados de 1626 el conductor Francisco Zapata indicó que le correspondía acompañar al nuncio en su primera audiencia con el rey. El Consejo de Estado se opuso a esta pretensión, considerando que tal función le correspondía a los mayordomos. Por ello, el rey resolvió que

«al conductor tocará ir a ver a los embajadores ordinario y extraordinario cuando supiere que están cerca de Madrid, ajustar la hora de su entrada y entrar con ellos, prevenirles las audiencias y traerlos a ellas, excepto la primera que esta los ha de traer un mayordomo mío, como se ha hecho hasta aquí, y el conductor podrá venir en el acompañamiento»¹⁵.

Por tanto, en su génesis el oficio de conductor de embajador correspondió a un caballerizo de las casas reales, cargo que desempeñaba

¹² *Ibid.*, p. 349.

¹³ Miguel GÓMEZ DEL CAMPILLO, 1946, pp. 329-339.

¹⁴ John H. ELLIOTT, 1990, p. 262.

¹⁵ Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 21 de agosto de 1626, AHN, Estado, leg. 4826.

Francisco Zapata. Además, desde un inicio el conductor se tuvo que conformar con un papel secundario en el desarrollo de la primera audiencia con el rey, uno de los principales actos ceremoniales de una embajada. Los mayordomos de semana continuaron manteniendo un papel preeminente en esta función.

Durante una de sus estancias en Zaragoza para atender el frente de Cataluña, en septiembre de 1646 Felipe IV nombró conductor de embajadores a Diego Saavedra Fajardo, como culminación honorífica y discreta recompensa de su dilatada carrera diplomática. Cada vez que había una vacante del puesto, eran numerosos los pretendientes que se ofrecían desde las caballerizas reales. En 1663, el caballerizo Francisco de Lira optó al puesto, siendo nombrado Pedro Roco de Villagutierre¹⁶.

En 1667, el caballerizo Francisco de Lira logró el nombramiento como conductor de embajadores. Tras su pronta defunción, en 1668 obtuvo el cargo en propiedad su hermano menor, Manuel Francisco de Lira, quien de este modo inició una sobresaliente carrera ministerial vinculada con la diplomacia y el gobierno de la monarquía. De origen flamenco por línea paterna, Manuel Francisco había vivido en los Países Bajos. Los Lira estaban estrechamente emparentados con las redes familiares de secretarios reales. La hermana de Manuel Francisco, Claudia, se había casado con el secretario Galarreta y Manuel Francisco desposó con Jerónima de la Torre, hija de un secretario de Estado¹⁷. Los Galarreta estuvieron vinculados a la facción del jesuita Everardo Nithard, confesor de la reina gobernadora Mariana y su ministro principal entre 1665 y 1669¹⁸.

Fernando de Valenzuela, conductor de embajadores

En 1671, Manuel Francisco de Lira fue nombrado enviado extraordinario del rey ante los Estados Generales de las Provincias Unidas¹⁹. El 3 de mayo de 1671 el secretario del despacho universal, Pedro Fernández del Campo y Angulo, comunicó al Consejo de Estado que la reina Mariana había ordenado que se propusiesen candidatos para ocupar el puesto de conductor de embajadores de forma interina, durante la

¹⁶ Consulta mediante votos secretos del Consejo de Estado, Madrid, 25 de octubre de 1663, AHN, Estado, leg. 4826. El secretario del despacho Blasco de Loyola dio cuenta al rey de las pretensiones de varios caballerizos al puesto.

¹⁷ Isabel MARTÍNEZ NAVAS.

¹⁸ Francisco de Galarreta fue confidente del cardenal Nithard durante su estancia en Roma. BNE, Ms. 17482.

¹⁹ David SALINAS, 1988, p. 368. *Vid.* además Diana CARRÍO-INVERNIZZI, 2016, pp. 205-236.

ausencia de Manuel Francisco de Lira. El procedimiento para la terna sería mediante votos secretos, de igual manera que se había provisto la plaza en 1663. Por entonces, numerosos aristócratas asistían regularmente al Consejo de Estado. Tras la salida forzada de la corte de Nithard en febrero de 1669, la ausencia de un ministro principal favorecido por la reina estimulaba la competencia entre linajes de la alta nobleza española. En aquel periodo, la pugna de facciones facilitaba la pujanza de la secretaría del despacho universal, dirigida por Pedro Fernández del Campo.

El 9 de mayo de 1671 se reunió en palacio el Consejo de Estado. En la reunión del principal consejo de la monarquía entregaron sus votos secretos los consejeros asistentes, que eran, por orden de antigüedad, el conde de Peñaranda, el cardenal Pascual de Aragón, el marqués de Castelo Rodrigo, el duque de Alburquerque, el conde de Ayala, el marqués de la Fuente, el Condestable y el Almirante de Castilla. La reina «nombró a Don Fernando de Valenzuela». Con esta decisión la regencia entraba de forma casi imperceptible en una nueva fase. Tras la crisis política de 1669, Mariana había conseguido restablecer el equilibrio en la corte y alejar a don Juan. Por un lado, había creado una guardia militar cuantiosa y bien armada, la Chamberga, a la que encomendó patrullar en la Villa Coronada y garantizar su autoridad. Por otro, la ausencia de un ministro principal posibilitaba la rivalidad estructural entre los principales linajes españoles.

La irrupción en la escena cortesana de Valenzuela tenía un potencial disruptivo de esta precaria estabilidad del gobierno. Inicialmente, su papel era secundario y podía considerarse otra de las criaturas o personas de origen modesto que la reina Mariana deseaba elevar. Valenzuela era caballero de la reina desde 1661, habiendo obtenido el puesto gracias a su boda con María Ambrosia de Ucedo, moza de cámara de la reina. Por tanto, que un caballero obtuviese el puesto de conductor suponía una cierta continuidad con la trayectoria de esta plaza, ya ocupada por otros caballeros como Francisco de Zapata y Francisco de Lira.

El 15 de mayo se envió una circular a los embajadores y residentes en la corte de Madrid avisándoles del nombramiento del nuevo conductor. Por entonces, en la corte regia abundaban los representantes diplomáticos de buena parte de las potencias de la Cristiandad. La circular se remitió al nuncio, al embajador imperial, a los embajadores de Francia y Portugal, al representante de las Provincias Unidas, al residente de Dinamarca, al enviado del rey de Inglaterra, a los residentes de las repúblicas de Génova y Lucca, a los representantes del ducado de Mantua, del gran duque de Toscana, del duque de Saboya y del rey de Suecia. Durante el conjunto del reinado de Carlos II, la multiplicidad de intereses de la monarquía en Europa y América provocó el incremento de las delegaciones diplomáticas

que operaban en la corte, en particular procedentes de príncipes del Sacro Imperio Romano.

Para Valenzuela, el nombramiento como conductor interino supuso un salto cualitativo en su carrera en el servicio de las casas reales. Valenzuela también aprovechó la ausencia del confesor Nithard para fabricarse su propio espacio en el entorno de confianza de la reina gobernadora. El puesto de conductor implicaba nuevos ingresos a su discreta situación patrimonial. Por de pronto, obtenía el mismo sueldo y emolumentos que sus predecesores, así como el acceso a una nueva casa de aposento²⁰.

La reina Mariana rubricó el nombramiento de Valenzuela como conductor el 27 de mayo. En el título se indicaba que, tras quedar vacante la plaza por promoción de Manuel Francisco de Lira,

«conviene dar cobro a este puesto proveyendo su interín en persona de calidad, prudencia, agrado e inteligencia de lenguas, para tratar con los embajadores de Príncipes que vienen a esta Corte, recibirlos, guiarlos, ajustar los días que hubieran de ser admitidos a las audiencias, hacer sus entradas, y lo demás que en orden a su agasajo, y noticias de lo que deban hacer fuera necesario».

En el nombramiento se enumeraban los méritos y servicios por los que se había elegido al nuevo conductor:

«concurriendo estas y otras buenas partes en la de vos, Don Fernando de Valenzuela, y atendiendo a lo que habéis servido en el puesto de mi caballerizo de más de diez años a esta parte con toda puntualidad y satisfacción mía, a la práctica con que os hayáis de las lenguas, y experiencia que habéis adquirido en las partes donde habéis servido fuera de España»²¹.

Con este nombramiento comenzaba la práctica de la reina Mariana de ensalzar al máximo los servicios de Valenzuela para justificar la proporcionalidad de las mercedes recibidas de la mano regia. Valenzuela había sido designado caballerizo de la reina en marzo de 1661 gracias a su disposición a casarse con María Ambrosia de Ucedo. Por tanto, el primer cargo obtenido en las casas reales fue una merced dotal. Sin embargo, no

²⁰ Billeto del secretario Diego de la Torre dirigido al aposentador mayor, Madrid, 17 de mayo de 1671, AHN, Estado, leg. 4826.

²¹ Título de conductor de embajadores en interín, Madrid, 27 de mayo de 1671, AHN, Estado, leg. 4826.

llevaba sirviendo el puesto de caballerizo «más de diez años a esta parte», ya que fue el 1 de octubre de 1661 cuando juró el puesto²².

El dominio de diferentes lenguas era necesario para ejercer el puesto de conductor, y algunos de los que recibieron la plaza en propiedad destacaban en este ámbito, como Diego Saavedra Fajardo y los hermanos Lira. Valenzuela, descendiente de hidalgos naturales de Ronda, había nacido en 1636 en Nápoles, donde su padre era capitán. Aunque su madre regresó a España trayendo a su hijo de corta edad, Fernando tuvo ocasión de volver a Italia como paje de guion del VII duque de Infantado, quien ejerció el puesto de embajador en Roma entre 1649 y 1651. Mientras el duque desempeñó el cargo de virrey en Sicilia entre 1651 y 1655, colocó a su joven paje en una plaza de soldado. Este procedimiento era frecuente entre los *pro reges* para ahorrar los costes de su casa doméstica situando a los criados en plazas «muertas» del ejército. Tras estas ocupaciones, Fernando retornó a España dominando el uso de la lengua italiana como propia, tal y como indicaban los agentes de negocios que tuvieron que tratarle²³. Además, su estancia en tierras italianas como paje y soldado se transformaron en experiencias adquiridas en el servicio «fuera de España», como glosaba la reina. El servicio dentro de una casa aristocrática se trasmutaba en servicio militar a la corona.

Acreditado el requisito de «inteligencia de las lenguas», Valenzuela debía reunir otras competencias para ser conductor: calidad, prudencia y agrado. Su capacidad de agradar en la corte la había demostrado mediante su condición de galante cortesano, capaz de componer versos, conversar de forma ingeniosa, tocar la guitarra, bailar y mostrar su destreza a caballo. Con respecto a su prudencia, era una cuestión que suscitaría ruidosas polémicas entre sus coetáneos, ya que a la postre no quiso conformarse con el poder y la riqueza adquiridos durante la regencia de Mariana. En vez de intentar clavar la rueda de la fortuna, optó por encumbrarse al último escalón en la pirámide del honor y del gobierno.

En lo referente a la calidad, Valenzuela era hidalgo. Por si esta condición era insuficiente para cualificarle en su ascendente carrera cortesana, la reina Mariana le otorgó meses después, en diciembre de 1671, un hábito de la orden de Santiago. Durante los interrogatorios de las probanzas, los testigos reiteraron como indicio de su nobleza que servía con «ducimiento competente» los puestos de caballerizo de la reina y conductor

²² «En 21 de octubre de 1661 hizo el juramento acostumbrado». Anotación al margen de la orden del duque de Montalto a Lope de Figueroa sobre la merced de caballerizo a Valenzuela, Madrid, 19 de marzo de 1661, AGP, Personal, caja 1103/9.

²³ Así lo afirmaba, entre otros, el agente de la Congregación del Estado de Milán en Madrid, el abad Antonio Baldirone, ASCMi, Dicasteri, cartella 161.

de embajadores, siendo tales plazas blasón de su honor²⁴. Los testimonios reflejaban el itinerario en la vida de Valenzuela, desde la esfera del servicio a los grandes de España como el duque de Infantado hasta el ingreso y promoción en el servicio dentro de las casas reales. Tras cumplir los veinticinco años, el palacio real se convirtió a partir de 1661 en el eje de gravedad en torno al que girarían su vida y pretensiones. De los fallidos intentos de medrar a la sombra de grandes, Valenzuela pasó a gozar de los primeros rayos benéficos de la majestad. Las informaciones para conseguir el hábito concluyeron de forma favorable el 29 de marzo de 1672. El conductor ya podía ostentar la cruz de Santiago como señal pública de su calidad.

Anatomía de un oficio

El mismo día que se firmó su nombramiento, se ultimó la instrucción como conductor. Constaba de doce puntos, en buena medida coincidentes con los nueve puntos que se enumeraban en las instrucciones iniciales que había recibido Francisco Zapata en 1626, más algunas adiciones. El documento comenzaba evocando la institución del puesto, indicando que el 1 de abril de 1626 «fue servido el rey mi señor, que esté en el cielo, de mandar criar este oficio de conductor por haber mostrado la experiencia cuán necesario era hubiese en esta Corte como le hay en todas las demás de Europa»²⁵. Por tanto, se establecía como el origen del cargo esa nueva ciencia de ceremonial comparado que circulaba entre las cortes de la cristiandad.

En las instrucciones se hacía énfasis en el deber del conductor de facilitar la estancia de los embajadores. El conductor debía poner en práctica las virtudes del buen cortesano, y no tanto las de espía que vigilase la actuación de los embajadores y su correspondencia:

«El ánimo con que se resolvió el establecimiento de este oficio fue el dar mucha satisfacción a los embajadores que viniesen a esta corte, y que fuesen asistidos por persona con entereza, buen proceder, semblante apacible y cortesía le asista a las horas que conviniese, sin serle

²⁴ «Fernando de Valenzuela y Enciso, natural de Nápoles-1672. Información de don Fernando de Valenzuela caballero de la reina nuestra señora y conductor de embajadores, pretendiente al hábito de Santiago, natural de la ciudad de Nápoles», AHN, Órdenes Militares, Pruebas de Santiago, exp. 8466.

²⁵ «Instrucción para don Fernando de Valenzuela, de conductor de embajadores, de 27 de mayo de 1671», AHN, Estado, leg. 4826, de donde se toman las referencias a los apartados de la instrucción.

de embarazo de tal manera que se persuadan a que la asistencia del conductor es solo encaminada a hacerles agasajo, facilitarles las audiencias mías y de mis ministros, y no al fin de adquirir ni acechar sus acciones secretas, ni sus despachos, de que estaréis instruido, para gobernar las vuestras a este fin».

No parece del todo claro que los conductores no se inmiscuyesen en la labor de captura de información sobre el quehacer de los embajadores. Una parte esencial de la labor del conductor se centraba en prevenir la entrada de los embajadores en Madrid:

«Estaréis con cuidado de saber a punto cierto cuándo llegan los embajadores ordinarios o extraordinarios cerca de la Corte, y en sabiéndolo, saldréis a verlos, y ajustaréis con ellos la hora de su entrada, y hecho esto, el día que de acuerdo se señalare, y dejando a vuestra vuelta a la Corte advertido de esto en la posada que le estuviere prevenida, volveréis a buscarle para venir acompañándose en coche o caballo como viniere guardándole respeto en los lugares. Después de esto con su comunicación le prevendréis a mi primera audiencia, a la cual os ha de traer un mayordomo mío (como se ha hecho hasta aquí) si yo no eligiese a otra persona de mayor grado, o suposición, en cuyo acompañamiento vendréis vos».

Durante el siglo xvii, en la práctica el conductor no se acercaba por lo general a recibir a los embajadores en las proximidades de la corte cuando llegaban a Madrid por primera vez. Más bien, como ocurrió en el caso del veneciano Girolamo Zeno, lo habitual era que los embajadores entrasen en Madrid y dedicasen semanas a organizar su residencia, servicio y aparato. Una vez asentados en la villa con decoro, se hacía la función solemne de su ingreso oficial en Madrid, acompañados por el conductor en un coche de las caballerizas reales. Por lo demás, en las instrucciones se advertía al conductor de que el papel protagonista en la primera audiencia con la persona real le correspondía al mayordomo o a otros cargos destacados de la cámara del rey, como el gentilhomme más antiguo. En el apartado quinto de las instrucciones se disponía que, en el caso de que trajese acompañamiento durante la audiencia con el rey, el conductor debería organizar el convite del séquito.

Los apartados que se habían añadido a las instrucciones originales de 1626 regulaban las relaciones del conductor con otras instancias de la corte en el caso de incidencia que afectase a los embajadores. El apartado sexto hacía referencia a conflictos con los embajadores que precisasen la actuación de las guardias o los oficiales de justicia, en cuyo caso debería limitarse a representarlo al Consejo de Estado para que el rey resolviese. En la corte eran frecuentes los conflictos con embajadores por cuestiones

como las franquicias, la inmunidad y el fuero diplomático de los embajadores, originándose frecuentes choques jurisdiccionales con los oficiales ordinarios de justicia en los barrios en los que se alojaban²⁶.

Los apartados sexto y séptimo de las instrucciones enmarcaban las comunicaciones del conductor con dos jefes de las casas reales, el caballerizo mayor y el mayordomo mayor. Si eran necesarios coches o caballos de las reales caballerizas, el conductor debía avisarlo al caballerizo mayor. Dada la frecuencia con que durante el siglo xvii el conductor de embajadores era además caballerizo, se trataba de evitar actuaciones de hecho en una sección de la casa real cuya cabeza era el caballerizo mayor.

Guerra de balcones en la plaza mayor

En el apartado séptimo se estableció que «para la distribución de ventana para ver los toros y fiestas públicas tengo dada la orden de lo que se debe hacer con los embajadores ordinarios, y cuando haya alguno o algunos extraordinarios lo referiréis a mi mayordomo mayor, para que en las plantas que se hicieren les dé en ellas el lugar que les tocare».

Este nuevo apartado estaba motivado por las controversias que habían tenido lugar un año antes. El 11 de mayo de 1670, Manuel Francisco de Lira advirtió al secretario del despacho universal que ya en las fiestas de toros que se celebraron en mayo de 1669 los enviados extraordinarios de Inglaterra y Suecia se habían quejado de los balcones que se les habían señalado, al considerar que no eran proporcionados a su calidad, en comparación con los que habían recibido otros ministros. Los enviados no fueron a la fiesta, y se les ofreció mejorar su ubicación en la plaza en lo sucesivo.

Las fiestas de san Isidro en la plaza Mayor permitían al cuerpo diplomático lucir su autoridad en un espacio público. Esta proyección ceremonial era particularmente relevante para los representantes diplomáticos de Inglaterra y Suecia, quienes, por razón de confesión, estaban excluidos del ritual cotidiano de sentarse en el banco de embajadores durante los oficios en la capilla real de palacio. Un relativo eclipse en las fiestas que se celebraban en la plaza Mayor afectaba a la reputación de los enviados y a sus soberanos.

Asimismo, Lira avisó de que el embajador de Francia no se conformaba con el balcón asignado y quería añadir otros para su séquito, aunque

²⁶ Una actualizada perspectiva sobre esta cuestión en Cristina BRAVO LOZANO, 2017, pp. 93-115.

fuese en el segundo o tercer piso inmediatos por encima a su balcón situado en la casa de la Panadería. El conductor advirtió que una cesión en este asunto «por gracia» podía servir de precedente «de justicia» en adelante, por lo que en todo caso le había ofrecido el balcón «que me toca por mi puesto». Lira concluyó su carta al secretario pidiéndole que le indicase el proceder tanto con el embajador de Francia como con los enviados de Inglaterra y Suecia, teniendo presente en este último caso el «nuevo vínculo de nuestra alianza»²⁷.

Por tanto, la ubicación de los representantes diplomáticos en los balcones de la plaza Mayor se vinculaba directamente a la política de estado del rey católico. La preeminencia de la situación de cada embajador con respecto al balcón de los reyes y la amplitud de los balcones indicaba la distinción reconocida a su soberano y la estrategia de alianzas de la monarquía de España. Como en una procesión, en un salón de comedias o en una capilla, la presencia de los monarcas determinaba la articulación de una red de jerarquías en pugna. El Consejo de Estado resolvió sobre esta cuestión planteada por Lira «que a los enviados de Inglaterra y Suecia se les debe mejorar de balcones, señalándoselos en segundo alto y a la sombra». En cambio, no había que ceder en nada de lo que solicitaba el embajador de Francia para no establecer precedentes²⁸. La política de estado guiaba la distribución de balcones.

Los conflictos con embajadores por la distribución de balcones en la plaza Mayor fueron recurrentes durante el reinado de Carlos II. En las instrucciones entregadas a Valenzuela se dispuso que el conductor avisase al mayordomo mayor de cualquier incidencia con los embajadores extraordinarios, prefiriéndose esta instancia a las del secretario del despacho o al Consejo de Estado.

Rara pesca. El conductor, «duende de Palacio»

En las instrucciones al conductor se indicaba además que, «habiendo comodidad en palacio, se señale pieza bien adornada con silla y bufetes para que en caso que sea necesario que el embajador que tuviera audiencia se detenga un rato pueda asistir allí». Valenzuela reforzaba su presencia

²⁷ Manuel Francisco de Lira a Pedro Fernández del Campo, Madrid, 11 de mayo de 1670, AGS, Estado, leg. 4128.

²⁸ Consulta del Consejo de Estado dirigida a la reina Mariana, Madrid, 16 de mayo de 1670, AGS, Estado, leg. 4128. En esta sesión del Consejo de Estado asistieron consejeros con amplia experiencia diplomática en las principales cortes europeas, como el conde de Peñaranda, el cardenal Pascual de Aragón y el marqués de la Fuente.

en las estancias del palacio regio, mejorando su acceso a los espacios reservados de la realeza. En el apartado doce de las instrucciones se disponía que «permiteos tengáis entrada ordinaria al aposento que yo comiere a todas horas, reservando las retiradas».

De este modo, Valenzuela incrementó de forma sustancial su capacidad de maniobra en palacio. Como caballero de la reina, su ámbito de actuación estaba limitado. Al suspenderse los desplazamientos a los reales sitios durante los primeros años de la regencia, también se perdían ocasiones de acceder a la majestad en los desplazamientos en coche o a caballo. El puesto de conductor permitió a Valenzuela ampliar su proyección en la corte, reuniéndose con frecuencia con los embajadores y frecuentando la planta superior del palacio para sus negociaciones.

El nuevo conductor se debía relacionar con los embajadores que prestaban sus servicios en la corte de Madrid, entre los que destacaban el nuncio, el embajador imperial y los embajadores de Francia, Portugal y Venecia. Una de las prioridades de Valenzuela fue aproximarse al embajador del emperador Leopoldo I, el conde de Pötting. La alianza con su hermano era una de las prioridades de la política de estado de la reina Mariana²⁹. Sin embargo, la guerra de Devolución había puesto de relieve el distanciamiento de la corte de Viena, que incluso había ratificado en febrero de 1668 un tratado secreto de reparto de la monarquía de España con Luis XIV en caso de fallecimiento de Carlos II³⁰.

Un día después de que se remitiese la circular a los representantes diplomáticos avisándoles del nombramiento del nuevo conductor, Fernando de Valenzuela se presentó en la residencia del embajador imperial. El sábado 16 de mayo de 1671 el conde de Pötting anotó en su diario:

«El nuevo Conductor de los Embajadores Juan de Valenzuela estuvo conmigo, a quien antes nunca había conocido, ni visto; reconocí pero, que su elección era muy conforme a las demás que en esta menor edad se han visto, siendo y pareciendo máxima asentada de escoger siempre lo peor»³¹.

²⁹ Laura OLIVÁN, 2006, pp. 228-246. Silvia Z. MITCHELL, 2019, pp. 142-160.

³⁰ Sobre la evolución de las facciones en la corte de Viena en este periodo, así como el ministerio de Lobkowitz y su apuesta por el acercamiento a Francia, remito a Jean BÉRENGER, 2004, pp. 237-265. La bibliografía sobre el tratado de 1668 es extensa. Sirva como muestra Lucien BÉLY, 2015, pp. 331-351. Luis RIBOT y José María INURRITEGUI (eds.), 2016. Parece significativo que la referencia a este tratado quedase insinuada al final de las denominadas memorias de Luis XIV, aunque su autoría fuese colectiva. Joël CORNETTE (ed.), 2007, pp. 331-332.

³¹ Miguel NIETO NUÑO (ed.), 1993, t. II, p. 194.

El embajador imperial tenía una amplia experiencia en el gobierno de corte, desempeñando su puesto desde 1663. En su diario expresaba una visión por lo general crítica del proceso de toma de decisiones durante la regencia. Por su oficio, tuvo que frecuentar a Valenzuela. Su valoración sobre el conductor era demoledora, sin que mejorase con el paso del tiempo. El 16 de enero de 1672 Pötting escribió en su diario «estuvo conmigo el Conductor de los Embajadores, muy poco cursado en lo de este su oficio»³². El embajador cuestionaba la competencia de Valenzuela tras más de medio año de servicio en el cargo. El conductor era el encargado de invitar a los embajadores para que acudiesen a las comedias representadas en presencia de los reyes, como la que organizó el príncipe de Astillano, Nicolás Guzmán Caraffa, en el palacio del Buen Retiro a finales de enero de 1672.

Durante el año de 1672 Valenzuela había consolidado su posición en la corte. Tras aceptar el hábito de Santiago a principios de año, el conductor continuaba recibiendo muestras del favor de la reina y se planteaba nuevos progresos. El 11 de octubre de 1672, el conde de Pötting observó: «vino a hablarme el Conductor de los Embajadores, don Fernando de Valenzuela, que en su idea supone más que en la de otros»³³. El embajador ya no erraba al mencionar el nombre del conductor y le añadía el tratamiento de «don». De forma perspicaz, se mostraba consciente de las crecientes aspiraciones del conductor. Un criado de la reina que estimaba que sus capacidades merecían mayores empleos. Valenzuela ya encarnaba la imagen de la ambición, un deseo de franquear los límites de su esfera y de emular a los aristócratas que le rodeaban y en cuyo servicio se había educado. Una incertidumbre se cernía sobre la alta nobleza que observaba con desdén las ínfulas del conductor: ¿esa vocación de elevarse era solo su idea o estaba alentada por el favor de la reina gobernadora?

El ascenso de Valenzuela no era una quimera o una ensoñación. En marzo de 1673 fue nombrado primer caballerizo de la reina, frente a la hostilidad del caballerizo mayor, Francisco de Moura, III marqués de Castel Rodrigo. El amparo dispensado por la reina al conductor era efectivo y visible, suscitando las censuras del cardenal Pascual de Aragón. El ejercicio del puesto de conductor había permitido a Valenzuela servir de medianero en negociaciones con los embajadores de las potencias europeas. Se mostraba diestro en captar información y en aconsejar a la reina sobre el gobierno de corte. En otoño de 1673 su influencia en el consejo de la reina Mariana era notorio. El conde de Pötting escribió el 5 de octubre de 1673: «vino a hablarme el Conductor de los Embajadores,

³² *Ibid.*, p. 243.

³³ *Ibid.*, p. 298.

Fernando Valenzuela, a quien llaman duende de Palacio»³⁴. En los men-tideros de la Villa Coronada circulaba ya la imagen del conductor traspasando antecámaras y muros para despachar con la reina a horas intempestivas e informarla de todos los detalles de la vida en la corte. Frente a la inmovilidad de la reina prisionera del ceremonial, Valenzuela podía ser los oídos y ojos de la majestad, moviéndose por calles y despachos de ministros recabando los avisos que luego trasladaba a la reina.

Incluso al concluir su embajada, el conde de Pötting no cambió su parecer sobre Valenzuela. El 8 de diciembre de 1673 apuntó: «vino a hablarme el Conductor de los Embajadores (rara pesca) sobre la primera entrada del conde de Harrach»³⁵. No solo estaba acabando la legación de Pötting. Tras dos años y medio de ejercicio del puesto de conductor, Valenzuela consideraba que esta plaza le quedaba estrecha en su progresión en el servicio cortesano.

Otra cuestión relacionada con el ejercicio del puesto de conductor de embajadores por parte de Valenzuela salió a relucir años después. Durante los primeros meses de 1677, cuando se reunían pruebas para juzgar a Valenzuela, en los interrogatorios algunos testigos aludieron a los «regalos de embajadores» que recibió como conductor³⁶. Al no proseguir las pesquisas, no quedaba claro si se trataba de los regalos acorde al estilo que los representantes diplomáticos hacían a determinados servidores reales en fechas señaladas, como Navidad, o el valor de algunos de estos regalos era superior al acostumbrado y sirvió para avanzar alguna negociación.

El conductor frente al mayordomo mayor y al Bureo

Al igual que le sucedería posteriormente en el ejercicio de otras plazas, como la alcaidía interina del Pardo y la Zarzuela, Valenzuela amplió de hecho las competencias del conductor frente a otras instancias de las casas reales. Los intentos de órganos colegiados, como el Bureo, o de oficios de control, como el greffier, de impedir estas actuaciones resultaron fallidos mientras Mariana de Austria retuvo en sus manos las riendas del gobierno de la monarquía. En junio de 1676, el Bureo intentó regular la cuestión de los hospedajes que se hacían a los embajadores y enviados. Las nuevas disposiciones establecían que solo debería invitarse a comer

³⁴ *Ibid.*, p. 382.

³⁵ *Ibid.*, p. 397.

³⁶ Biblioteca Bartolomé March Servera, Colección Savo Millini, 37-12-3 (Ms. 1076), fol. 200.

a las personas que conformaban su séquito o a algunos señores titulados o caballeros de la patria del representante diplomático, sin que se sentasen a la mesa otras personas. Inicialmente, el rey apoyó esta medida. Sin embargo, el 7 de agosto de 1676 Carlos II rectificó su primera decisión alegando que

«el gobierno y disposición de estos hospedajes ha corrido siempre por el conductor de embajadores, a quien se comete por mi Consejo de Estado el cuidado del agasajo y festejo de estos ministros, y que no sería conveniente que ellos introdujesen solo personas de su elección, sin conocimiento del conductor, y que a este se le limite que lleve los personajeros que juzgare pueden autorizar las funciones de este género»³⁷.

Por tanto, el rey reforzó el papel del conductor en el control y desarrollo de estos convites a los embajadores y enviados aduciendo que era la costumbre.

El Bureo, del que formaban parte destacados aristócratas como el marqués de la Guardia y el conde de Galve, encargó al greffier que reuniese información para responder la orden del monarca.

Una nota sin datar escrita con posterioridad, con toda probabilidad tras la caída de Valenzuela, explicaba con más detalle el contexto de esta medida:

«Este decreto le solicitó Valenzuela como quien había sido conductor por fines propios suyos y de sus aliados, informando a sus Majestades contra verdad, porque los hospedajes nunca se han cometido a los conductores, ni tal orden se halla, porque siempre han corrido debajo de las órdenes de los señores mayordomos mayores y mayordomos, y algunas veces han tenido alguno de los mismos mayordomos la asistencia personal para el agasajo y festejo de los embajadores»

El anónimo autor de esta nota indicó que

«lo mismo observaron en la casa de la reina nuestra señora durante la menor edad del rey, de tal manera que los conductores solían ir algunas veces a comer con los embajadores, pero no siempre ni todos los días, ni daban orden alguna en el gobierno del hospedaje, porque bien se ve que corriendo por cuenta de un mayordomo mayor, y siendo súbditos

³⁷ Decreto de Carlos II dirigido al Bureo. Madrid, 7 de agosto de 1676, AGP, Reinos, Carlos II, caja 73, exp. 1.

suyos los que lo ejecutan, no tiene lugar el Consejo de Estado, y menos el conductor para gobernar estas funciones».

En el papel se indicaba que en agosto de 1676 el Bureo había ordenado recopilar la información al respecto, «pero habiendo sido nombrado luego por mayordomo mayor el condestable se dejó así porque no se ofreció otro hospedaje en tiempo de Valenzuela, que tan fuera de razón discurría en estas materias»³⁸.

En este contencioso, como en los conflictos por los balcones, se ponía de relieve la complicada situación del conductor en cuestiones que tenían una doble vertiente, afectando a la organización de los recursos de las casas reales bajo jurisdicción de su jefe, el mayordomo mayor, pero también que tenían una dimensión diplomática relacionada con el ámbito de actuación del Consejo de Estado. El conductor era propuesto por este órgano, que le otorgaba su nombramiento e instrucciones, pero luego, en el ejercicio cotidiano de sus funciones, gravitaba en torno al palacio y tenía que entenderse con el mayordomo mayor, el caballero mayor, los mayordomos y gentilhombres.

Por lo demás, el favor de la reina permitió a Valenzuela extender sus competencias como conductor. A mediados de 1676 servía el puesto de conductor de forma interina el caballero Pedro de Ribera, que estaba vinculado a la facción de Valenzuela. Además, en la corte se consideraba que la provisión de las jefaturas de la casa del rey desde su creación las controlaba Valenzuela. En agosto de 1676, en la corte se estimaba que ejercía el puesto de primer ministro, tras haber sido nombrado caballero mayor de la reina. A nadie le extrañó que defendiese las competencias ampliadas de su antiguo puesto de conductor, en el que le habían sucedido sus partidarios.

A mediados de agosto de 1676 intervino en el contencioso el Consejo de Estado. El secretario Pedro Coloma advirtió al conductor Ribera que no debía atenerse en estas cuestiones a «las reglas y órdenes que le diere el Bureo, sino a las que se le participaren a V. S. por el Consejo de Estado como se ha observado siempre», indicándole que no siguiese las órdenes del Bureo comunicadas por el contralor. El Consejo de Estado indicó a Ribera que solo competía al conductor «la disposición del festejo, forma en que esto se ha de practicar y vigilar qué sujetos deben y pueden asistir allí sin recelo y con autoridad». Es decir, el conductor debía controlar al séquito que acompañaba a los embajadores y enviados, y si eran convidados en el palacio.

³⁸ Informe anónimo, s. l., s. f. AGP, Reinados, Carlos II, caja 73, exp. 1.

Según el Consejo de Estado, el Bureo no podía limitar la potestad del conductor, que le permitía

«convidar los personajes que juzgare pueden autorizar las funciones de este género, eligiendo Vuestra Señoría para semejantes concurrencias las que por su calidad, sangre, juicio y noticias deben ser atendidos, observándose en esto el estilo que por Vuestra Señoría y sus antecesores se hubiese ejecutado por lo pasado, fiándose de la inteligencia, conocimiento y celo con que hasta aquí se ha gobernado Vuestra Señoría»³⁹.

De este modo, el conductor tenía un papel clave en la composición del séquito de los embajadores y enviados que era invitado en palacio, asegurándose que estaban personas adecuadas para estas funciones. Como indicaban las instrucciones del conductor, este puesto se había diseñado para el agasajo de los embajadores y para facilitar las funciones, teóricamente no debiendo entrometerse en sus negociaciones secretas. Con todo, el control de las personas que por su «juicio y noticias» debían acompañar a los embajadores en los convites de palacio podía ser una forma de introducir al conductor en el mercado de la información inherente a las redes diplomáticas. Por otro lado, la labor del conductor fue esencial en cuestiones relativas al hospedaje de los embajadores, ámbito en el que frecuentemente se alteraban los criterios y en los que intervenían múltiples agentes de las casas reales⁴⁰.

El teniente del conductor

En las instrucciones que se entregaron a Valenzuela figuraban dos apartados dedicados al puesto de teniente del conductor. De este modo, se establecía que «he mandado que haya un teniente de conductor, el cual ha de servir en lo que le ordenaredes, y este ministro en vuestras ausencias o enfermedades ha de servir vuestro oficio en la misma forma que vos», excepto en la primera audiencia de un embajador, en cuya ocasión el teniente se debía limitar a ir en el acompañamiento del embajador o esperar en palacio. Asimismo, se dispuso que «en las jornadas que yo hiciere me habéis de seguir vos o vuestro teniente, quedando uno de los dos donde los embajadores, y caso que ellos sigan, habéis de hacerlo vos y el

³⁹ El secretario Coloma al conductor Pedro de Ribera, Madrid, 16 de agosto de 1676, AHN, Estado, leg. 4826.

⁴⁰ Sobre el papel del conductor en estas cuestiones y en el ceremonial de la primera recepción en la década de 1660, remito a Cristina BRAVO LOZANO, 2018, pp. 52-56.

teniente, y en estas ocasiones habéis de comer vos en el estado, y el teniente en el de las ayudas, al cual he mandado que se le dé el carruaje que a ellos, y a vos el que se da a mis mayordomos»⁴¹.

Durante dos años y medio Valenzuela sirvió el puesto de conductor sin precisar ni requerir la ayuda de un teniente. La situación cambió a principios de 1674. Fernando de Valenzuela consideraba que había concluido su periodo de formación áulica y aspiraba a nuevos destinos. La reina Mariana era consciente de que el fin legal de la menor edad se aproximaba. La creación de la casa del rey no se podía dilatar mucho. En este contexto, la regente apostó por la elevación de Valenzuela para acercarlo a la confianza del joven soberano.

Entre enero y febrero de 1674, Valenzuela llevó a cabo una retirada gradual y planificada del ejercicio del puesto de conductor. Su primer objetivo fue que el desempeño del cargo quedase en su círculo de afines. El 29 de enero escribió al secretario Diego de la Torre

«que en uno de los capítulos de su instrucción se le permite el que pueda nombrar teniente que en su ausencia conduzca a los embajadores y que habiéndose experimentado estos días la falta que hace por los errores que se cometieron en la entrada del último embajador de Alemania, le ha parecido no dilatar más el dar cumplimiento a lo que en esta parte se le ordena, nombrándolo para esta ocupación al capitán de caballos corazas don Francisco de Olivares, en quien concurren (además de los méritos de sus servicios) conocida calidad, noticia de lenguas y las demás partes que se han considerado siempre para el ejercicio de este empleo, juntándose a esto el que ha visto toda Italia y conseguido general estimación de buen cortesano».

En el retrato que dibujaba Valenzuela del perfecto candidato al ejercicio del oficio de conductor enfatizaba dos cuestiones que consideraba que le caracterizaban: conocer Italia y su lengua, y acreditarse como *buen cortesano*.

Con el pretexto de los errores ceremoniales cometidos durante la primera audiencia al embajador conde de Harrach, Valenzuela se arrogaba el derecho de nombrar teniente de conductor. Así, se confundía deliberadamente la regulación en sus instrucciones de las competencias de la figura del teniente con la potestad de nombrarle. Además, añadió una cuestión de urgente necesidad a la ratificación de su nombramiento:

⁴¹ Apartados 9 y 10 de las instrucciones del conductor de embajadores dadas en Madrid, 27 de mayo de 1671, AHN, Estado, leg. 4826.

«Y porque la entrada del nuevo embajador de Venecia está tan a la vista como se sabe y él se halla imposibilitado de asistir a esta función por su indisposición, no excusa el hacer esta representación, pues los embarazos más dificultosos que se ofrecen en los concursos de entradas de ministros de príncipes se originan en las precedencias, con que pos todas razones espera que Vuestra Majestad aprobará el nombramiento referido, sirviéndose de mandar despachar a don Francisco el título que necesita»⁴².

Pocos días antes de escribir este papel, Valenzuela había acompañado en carroza al embajador Zeno. Los achaques le impedían montar a caballo y formar parte de la comitiva. Valenzuela atribuyó a esta ausencia los errores al dirimir los conflictos de precedencia que surgieron en las primeras audiencias con los reyes.

La misiva de Valenzuela fue debatida en el Consejo de Estado para elevar su parecer a la reina. El Consejo se dividió. Por un lado, el cardenal Pascual de Aragón y el conde de Ayala estimaban que el conductor no tenía entre sus competencias la facultad de nombrar teniente, de acuerdo con lo estipulado en sus instrucciones. Por otro, el duque de Alburquerque se posicionó a favor del criterio del conductor, votando que «se conforma con el nombramiento del conductor, así porque conviene que sea persona de su satisfacción el teniente, como por conocer el sujeto que nombró y constarle que es a propósito para el ministerio».

El VIII duque de Alburquerque, Francisco Fernández de la Cueva y Enríquez, había ejercido el puesto de virrey en Nueva España y en Sicilia. Su principal objetivo era reforzar su posición en las casas reales y era uno de los grandes que aspiraban a las jefaturas de la casa del rey, cuya creación se consideraba inminente. Los principales linajes de la aristocracia española movían sus hilos para optar a una de las tres jefaturas, o al menos posicionarse para el futuro optando a plazas de gentilhombre de cámara o mayordomo. La reina mantenía suspendidas las aspiraciones de los grandes, que dependían del favor de la regente. En la opinión común de la corte, el medianero de estas pretensiones era Valenzuela, el «duende de Palacio».

De esta manera, el voto de Alburquerque quebraba la unanimidad de un Consejo de Estado poco nutrido. La reina Mariana nombró teniente a Olivares. En febrero se preparó en el Consejo de Estado el nombramiento de Francisco de Olivares Murillo como teniente del conductor, glosándose en el título sus servicios «de trece años a esta parte en Ciudad

⁴² Consulta del Consejo de Estado dirigida a la reina Mariana, Madrid, 4 de febrero de 1674, AHN, Estado, leg. 4826.

Rodrigo, Cataluña, Nápoles y restauración de Porto Longón». Se le asignó un salario anual de seiscientos ducados de vellón, además de los emolumentos acostumbrados. Con todo, en el título la reina indicaba que «he tenido por bien de elegir y nombraros», sin hacer alusión a la primera tentativa de nombramiento de Valenzuela, por lo que la competencia quedaba en manos reales⁴³.

Francisco de Olivares fue el segundo teniente de conductor desde la creación del oficio en 1626. En aquel año se había nombrado teniente a Carlos de Baudequín. El secretario Diego de la Torre tuvo que solicitar al secretario del archivo de Simancas que le remitiese el título de teniente otorgado en 1626. No consta que hubiese más tenientes. Valenzuela estaba preparando su salida del oficio y dejaba la tenencia en una persona afín. El capitán Francisco de Olivares era considerado uno de los fieles de Valenzuela. Tras su caída en 1677, en los testimonios reunidos en contra del valido se indicaba que Francisco de Olivares acompañaba a Valenzuela «de noche y de día»⁴⁴. En las sátiras y pasquines que circulaban por la corte al final de la regencia se mencionaba a Francisco de Olivares. En un largo escrito que tuvo bastante difusión, titulado *Pérdida de España por Mariana*, se mencionaba cómo Olivares había acompañado armado a Valenzuela durante el día del cumpleaños del rey, el 6 de noviembre de 1675, ante la llegada a la corte de don Juan⁴⁵. Su fidelidad constante y tales servicios en ocasiones señaladas habrían sido recompensadas por Valenzuela con la entrada en la caballería de la reina.

En aquel periodo la cercanía a Valenzuela tenía sus ventajas y sus inconvenientes. En mayo de 1675 Olivares se lamentaba de que el sumiller de corps, el duque de Medinaceli, no le permitía comer junto con los ayudas de cámara durante la jornada a Aranjuez, contra lo que disponían las instrucciones. Según Olivares, el sumiller le había desairado impidiéndole tomar posesión de ese derecho, ordenando al contralor que le pidiese certificación de esta facultad. Al final de su carta dirigida al secretario Alonso Carnero, Olivares presumía de su cercanía al poderoso favorito de la reina, informando que «el señor don Fernando está mejor del brazo, y desde ayer sale de casa» durante su estancia en el real sitio

⁴³ Título de teniente de conductor de embajadores en Francisco de Olivares Murillo, febrero de 1674, AHN, Estado, leg. 4826.

⁴⁴ Autos mencionados, Biblioteca Bartolomé March Servera, colección Savo Millini, Ms. 1076 (37-12-3), fol. 205.

⁴⁵ «Libro nuevo *Pérdida de España por Mariana...*», AHN, Estado, L. 880, fol. 62. En esta obra se otorgaba un papel destacado a Francisco de Olivares, quien escribía una larga exhortación a Valenzuela en la que le advertía infructuosamente de las mudanzas de la fortuna (*ibid.*, fols. 56-67).

de Aranjuez⁴⁶. Por entonces el duque de Medinaceli lideraba el «partido del rey», es decir, a los nobles de la cámara que esperaban dirigir el gobierno y canalizar el patronazgo cuando el rey cumpliera la mayoría de edad. Medinaceli cortocircuitaba y ponía reparos al acceso de los clientes de Valenzuela al entorno del joven monarca.

Tras la caída de su benefactor, Olivares conseguiría reponerse y sobrevivir en el tablero de la corte. En la década de 1680, quienes dirigían el gobierno de la monarquía eran los miembros de la cámara del rey que en 1675 gozaban de la mayor confianza del monarca: el duque de Medinaceli y el conde de Oropesa. En 1686, Olivares presentó su candidatura al puesto de conductor. En la consulta del Consejo de Estado se le mencionaba entre los pretendientes:

«Don Francisco de Olivares Murillo, teniente de conductor de embajadores y caballero de la reina nuestra señora madre, suplica que en consideración de sus servicios, así políticos como militares, se le haga merced de este puesto»⁴⁷.

Bajo el ministerio del conde de Oropesa los servicios políticos del teniente Olivares contaban poco, quedando postergado en el nombramiento del nuevo conductor. Por entonces, su antiguo valedor seguía encarcelado en Filipinas. Durante el último lustro de la centuria se otorgaron nombramientos de «ausencias y enfermedades» e incluso «futura sucesión» del puesto de conductor. Con tales designaciones, la figura del teniente perdía su sentido. En 1698 se anotó: «no habiendo hoy teniente de conductor, se ha omitido el capítulo que hablaba de él en las instrucciones antiguas». El oficio de teniente creado en 1626 por Felipe IV se desvaneció tras el resurgir en tiempos de la privanza de Valenzuela.

A la sombra de la pugna faccional: el relevo del conductor

Una vez asegurado el nombramiento de un teniente de conductor que perteneciese a su círculo de confianza, Valenzuela se desembarazó del puesto de conductor. A este fin se sirvió del mismo pretexto que utilizó para la provisión del teniente, es decir, que por entonces no podía montar

⁴⁶ Cartas del teniente Olivares a los secretarios Alonso Camero y Pedro de Coloma, desde Aranjuez, a 10 de mayo de 1675. El Consejo de Estado resolvió que se certificase su facultad, AHN, Estado, leg. 4826.

⁴⁷ Relación de los pretendientes al puesto de conductor que vacó por muerte de don Juan de Idiáquez y consulta del Consejo de Estado, Madrid, 7 de enero de 1686, AHN, Estado, leg. 4826.

a caballo, lo que le impedía participar en las ceremonias de entradas de los embajadores.

El 13 de febrero de 1674 Valenzuela escribió al secretario Diego de la Torre indicándole que

«después que Su Majestad (Dios la guarde) me honró con el puesto de conductor de embajadores en ínterin he procurado cumplir con tanta obligación aplicando los medios de mi corta capacidad, sin faltar a circunstancia alguna de las que requiere el ejercicio de dicho puesto hasta que, apremiado de la repetición de uno y otro accidente, me ha sido preciso faltar a las dos últimas funciones de las entradas de los embajadores de Alemania y Venecia, siendo lo causal de mi indisposición de calidad que su efecto me destituye de poder asistir a semejantes ocasiones, respecto de impedirme el uso de ponerme a caballo. Cuyo conocimiento y el haber sido Su Majestad servido de nombrar teniente de conductor me obliga a representar al Consejo lo poco preciso de que haya ínterin de la propiedad, pues según las instrucciones el teniente tiene el mismo ejercicio en todas las funciones, excepto las de entradas públicas en que Su Majestad reserva para sí la elección de persona que conduzca al ministro. Debajo de cuyo presupuesto vuelvo a repetir la inutilidad del ínterin, particularmente en mi persona porque el día que la hay para manejo de las otras circunstancias, y yo no puedo asistir a la que el teniente no puede ejercer, y es preciso que Su Majestad nombre sujeto para ella como si no hubiese ínterin, no me parece en justicia ni en conciencia puedo gozar los gajes, ni emolumentos del puesto cuando no le sirvo. Y así suplico a Vuestra Señoría se sirva de poner estas razones en consideración del Consejo para que, a vista de ellas, suspenda el goce e ínterin, aplicando mi proposición al justo celo de quien se precia de la más humilde hechura de Su Majestad»⁴⁸.

Los mismos achaques que le permitieron colocar a un cliente como nuevo teniente le sirvieron para dejar de ejercer el puesto interino de conductor, una vez logrado el primer objetivo. El Consejo de Estado se reunió el 23 de febrero para conferir sobre esta renuncia, y en los votos particulares quedó reflejada la inclinación faccional de cada ministro. El III marqués de Castelo Rodrigo estuvo contenido en su parecer, indicando que se le admitiese la renuncia. La frialdad del caballerizo mayor de la reina frente al primer caballerizo era manifiesta. El duque de Alburquerque continuaba su galanteo al privado y regalaba los oídos de la reina

⁴⁸ Valenzuela al secretario Diego de la Torre, Madrid, 13 de febrero de 1674, AHN, Estado, leg. 4826. Esta carta también está transcrita en Miguel GÓMEZ DEL CAMPILLO, 1946, pp. 335-336.

sobre los méritos de su criatura, «añadiendo que será justo que Vuestra Majestad tenga muy a la vista el motivo porque la hace para hacerle merced en otra cosa». Todavía más efusivo se mostró el principal aristócrata del partido de la reina Mariana. El Almirante de Castilla se lamentó de que

«siendo una demostración de celo en la que se funda la dejación que hace de su empleo de conductor en que sirve con tanta satisfacción no se resuelve a admitirla por su parecer, dejándolo a la consideración de Vuestra Majestad. Pero teniendo por conveniente que, en el caso de que Vuestra Majestad se sirva de aceptarla, será muy justo que Vuestra Majestad tenga muy presente su desinterés y celo, para premiárselo con la proporción que debe corresponder a la grandeza de Vuestra Majestad, que mandará como fuese servida».

De este modo, el voto del Almirante dejaba expedito el camino para que la reina en su respuesta admitiese la dejación del puesto y añadiese que «en las ocasiones que se ofreciesen tendré atención de sus méritos». La alusión al desinterés de Valenzuela parecería paradójica a todos los pretendientes que intentaban adelantar sus negocios mediante regalos al favorecido de la reina y a su entorno.

Las ocasiones para que el favor de la reina premiase con «mercedes proporcionadas» a su hechura no tardaron en presentarse. En abril fue nombrado alcaide interino de los reales sitios del Pardo, Valsaín y la Zarzuela durante la ausencia de la corte del titular, el marqués de Liche. Así podría agasajar al joven rey durante sus desplazamientos a los reales sitios y organizar festejos. En mayo, toda la corte sabía que Valenzuela sería nombrado miembro del Consejo de Italia, y que incluso se pensaba hacer esta merced hereditaria en su casa. De este modo, el favorito de la reina contaba con acceso directo a la persona del monarca en los reales sitios, a la vez que acumulaba experiencia en el gobierno de la monarquía.

Los supuestos achaques y repetidos accidentes que no le permitían montar a caballo duraron poco tiempo. Hubiera sido un problema para el primer caballerizo de la reina estar impedido durante un periodo prolongado para manejar caballos. Ya en abril Valenzuela mostraba su destreza a caballo en los juegos ecuestres en honor a la reina que tuvieron lugar en el real sitio de Aranjuez.

En menos de tres años, Valenzuela había reforzado su proyección cortesana gracias al ejercicio del puesto de conductor de embajadores. En este periodo había destacado por su garbo en las funciones ceremoniales, adquiriendo soltura en los rituales de palacio. Las reuniones con los embajadores le sirvieron para asomarse a la política de estado de la monarquía y para manejarse con fluidez en las audiencias con dignatarios y

pretendientes. Valenzuela se había convertido en un cortesano avisado, experto en la captura de información y diestro en la técnica de hacer circular rumores. Todas estas destrezas las usaría de forma intensa entre 1674 y 1676, a la sombra de la autoridad de la reina Mariana. Le serían muy útiles para medrar en el teatro de la corte.

Aunque inicialmente parecía que Valenzuela no deseaba que se nombrase a un nuevo conductor en ínterin para proteger los intereses de su cliente Francisco de Olivares, el paso del tiempo pareció cambiar los planes previos del favorito. En abril de 1674, el Consejo de Estado elevó a la reina votos secretos para ocupar la plaza interina de conductor. Mariana nombró a Pedro de Ribera, una persona estrechamente vinculada al privado. Pedro de Ribera había servido en la caballeriza de la reina durante varios lustros⁴⁹. De este modo, la plaza de conductor seguía asociada a las caballerizas reales, como había ocurrido con los nombramientos de Francisco de Zapata, Francisco de Lira y Fernando de Valenzuela. El 19 de abril se expidió el título de conductor de embajadores en ínterin a Pedro de Ribera, comunicándose el nombramiento al nuncio y a los embajadores y representantes diplomáticos del Imperio, Venecia, Provincias Unidas, Inglaterra, Dinamarca, Génova y Malta. También se notificó el nombramiento al aposentador mayor para que le diese casa de aposento.

A pesar de haber renunciado al puesto de conductor, Valenzuela siguió influyendo en la práctica del mismo. Tras la llegada a la corte del nuevo enviado extraordinario de las Provincias Unidas, el conductor Pedro de Ribera preguntó al Consejo de Estado cómo debía reglarse en lo referente al hospedaje y agasajo del representante diplomático. En julio de 1675 el Consejo de Estado dispuso que se solicitase un informe sobre esta cuestión a Valenzuela, quien respondió que «los ejemplares que hubo el tiempo que serví el puesto de conductor todos acreditan que a los enviados extraordinarios se les hace hospedaje, y se les da coche por ocho días, en conformidad de la última orden de Su Majestad»⁵⁰. El Consejo de Estado se inclinó a seguir este criterio, siendo ratificado por la reina Mariana.

⁴⁹ Consulta del Consejo de Estado, Madrid, 5 de abril de 1674, AHN, Estado, leg. 4826. Pedro de Ribera comenzó a servir el puesto de caballerizo de la reina en 1658, en atención a los servicios militares de su padre. En julio de 1676 fue nombrado caballerizo del rey Carlos II, dejando su plaza anterior. Falleció en 1685, según indica José Rufino NOVO ZABALLOS, 2015, t. II-II, pp. 600-601.

⁵⁰ Fernando de Valenzuela al secretario Pedro Coloma, sobre billete de este fechado en Madrid, a 4 de julio de 1675, AGS, Estado, leg. 3980. Agradezco a Cristina Bravo Lozano que me facilitase esta referencia.

A mediados de 1676, mientras Valenzuela ascendía en la privanza, los representantes diplomáticos de las potencias europeas observaban con detalle cualquier mutación en el ceremonial en la corte que implicase una desigualdad en el trato entre príncipes rivales. A principios de junio de 1676 los avisos de la corte anotaron con alarma que el enviado del ducado de Saboya «é stato condotto all'Udienza dell'Introduttore de gli Ambasciatori, il che non s'era mai praticato con alcuno da suoi predecessori»⁵¹. Era notoria la pugna por el tratamiento diferencial en las cortes europeas entre las potencias italianas, en particular entre el ducado de Saboya y el gran ducado de Toscana, e incluso la república de Venecia. Para los príncipes y repúblicas de Italia el reconocimiento ceremonial que dispensase el rey de España era crucial para sus aspiraciones, dada la proyección de la monarquía católica en la península italiana. El papel del conductor en las audiencias era un indicador de prestigio que podía crear un precedente de superioridad entre potencias en liza. La particular atención que se depuró al enviado saboyano tuvo lugar en el contexto de fortalecimiento de los lazos diplomáticos entre Madrid y Turín, con el objetivo de tratar de alejar a Saboya de la órbita francesa.

Conviene tener presente que la intervención del conductor en las audiencias con los soberanos también había sido una cuestión clave, no solo con los representantes diplomáticos de potencias soberanas, sino también con los embajadores enviados a la corte regia por los reinos y ciudades de la monarquía de España. En particular, así sucedió durante la regencia de Mariana de Austria en las negociaciones de los embajadores de la ciudad de Mesina, a los que se les reconocía oficialmente el título de «embajadores», como sucedía con otros territorios de la monarquía, como el Reino de Aragón o las plazas nobles de la ciudad de Nápoles. Los embajadores de Mesina insistieron en su pretensión de ser acompañados en la audiencia por el conductor, alegando diversos precedentes a lo largo del reinado de Felipe IV⁵². La reina Mariana se negó a recibirles con tal prerrogativa, contribuyendo a quebrar los puentes entre la corte regia y la oligarquía de la ciudad siciliana en el tenso periodo previo a la revuelta. Por tanto, la intervención del conductor era una señal de honor crucial no

⁵¹ Así se hacía constar en los avisos en italiano que recibía la corte francesa para seguir los acontecimientos de la corte de Madrid, dada la ausencia de un embajador galo al estar la monarquía de España y la francesa en guerra abierta. Madrid, 10 de junio de 1676, AMAE, Correspondance politique. Espagne 62, fol. 322.

⁵² De forma sutil, Ida Mauro pone de relieve cómo durante el siglo xvii se utilizaron por parte de la oligarquía mesinesa las revelaciones místicas de Suor Maria Roccaforte para justificar que la ciudad de Mesina ya había enviado en el siglo i una embajada urbana a la Virgen María en Jerusalén para reconocerla como madre de Dios, entrando en la audiencia acompañados como conductor por el mismo San Pablo. Ida MAURO, 2018, pp. 156-158.

solo para los embajadores y enviados de las potencias europeas, sino también para la pugna por la preeminencia entre los reinos y ciudades de la monarquía de España.

En diciembre de 1676 buena parte de los grandes de España se opusieron abiertamente en la corte a que Valenzuela, elevado a la grandeza de primera clase, ejerciese el puesto de primer ministro de la monarquía. En enero de 1677 don Juan se acercó a la corte acompañado por un nutrido contingente armado, precipitando la caída del partido de la reina. Entre las víctimas de los ceses y destierros del nuevo régimen se encontraba el caballero Pedro de Ribera. Mientras su valedor era aprisionado, Ribera fue desterrado de la corte por don Juan. El 5 de febrero de 1677 Carlos II ordenó al Consejo de Estado que le propusiese candidatos para el puesto de conductor en ínterin. En abril se informó a los representantes diplomáticos acreditados en la corte real del nombramiento de Juan de Isassi Idiáquez como nuevo conductor. Juan de Isassi era gentilhomme de la boca del rey, al igual que Pompeo de Tassis, conductor en tiempos de Felipe IV. De este modo, se establecía una pugna entre dos secciones clave de las casas reales por detentar el puesto de conductor, los caballeros reales frente a los gentileshombres de boca. Además, en octubre de 1676 Carlos II había designado a Isassi como representante diplomático en la república de Génova con carácter de enviado, debiendo sustituir al marqués de Villagarcía, que pasó a Venecia. En noviembre de 1676 Isassi renunció a servir este puesto alegando falta de medios⁵³.

Tras el fallecimiento de Juan de Isassi Idiáquez, numerosos criados de las casas reales elevaron su pretensión a este puesto. Entre los muchos candidatos había multitud de gentileshombres de boca y también varios caballeros reales, como Francisco de Olivares. Pedro Luis de Berrio, caballero del rey, alegaba que en febrero de 1677 se le había ofrecido el puesto para luego retirarle la merced acto seguido. Al final obtuvo el cargo, en enero de 1686, Carlos Francisco del Castillo, caballero del rey y caballero de la orden de Santiago. En abril de 1696, Cristóbal Ponce de León, vizconde de Ugena, recibió el nombramiento en caso de ausencia y enfermedades del puesto de conductor. Ponce de León había sido menino de la reina Mariana de Austria durante doce años. Al fallecer Cristóbal Ponce de León, en octubre de 1698 se encomendaron las ausencias y enfermedades del puesto, así como su futura sucesión, a José de Sobremonte y Camero, caballero del rey⁵⁴. Durante el reinado de Carlos II prevaleció la costumbre de que el puesto de conductor gravitase por lo general en la esfera de los caballeros de la majestad.

⁵³ Miguel Ángel OCHOA BRUN, 2006, p. 166.

⁵⁴ Estos nombramientos se detallan en AHN, Estado, leg. 4826.

El cargo de conductor de embajadores fue creado a comienzos del reinado de Felipe IV en un contexto de particular interés en las cortes europeas por graduar con criterio la jerarquía en el honor que se dispensaba en el ceremonial a los representantes diplomáticos. Entre las tareas prácticas del conductor estaba la de conocer el estilo acostumbrado para recibir y agasajar a los embajadores y enviados de las distintas potencias de Europa y más allá. Una memoria con frecuencia oral de precedentes en el estilo de recibir que, de otra manera, quedaba dispersa entre las múltiples instancias de la corte con competencias en el tratamiento dispensado a los embajadores, desde el Consejo de Estado hasta el Bureo, pasando por los jefes de las casas reales, como el mayordomo mayor y el caballero mayor, e incluso los mayordomos de semana que intervenían en las primeras audiencias y el hospedaje. Esta preocupación ceremonial no fue exclusiva de la corte del rey. En «la monarquía de las cortes» un desvelo similar se extendió en las primeras décadas del siglo xvii por numerosos reinos de la monarquía, fortaleciendo sus competencias los maestros de ceremonias en las cortes de los virreyes. Durante el siglo xvii y principios del siglo xviii tanto el conductor como los maestros de ceremonia en los reinos fueron esenciales en la codificación ceremonial y en la jerarquización del trato dispensado a agentes diplomáticos o a potentados y magnates en la monarquía. De este modo, se puso de relieve que, aunque en el oficio diplomático cada vez cobraba más relevancia la dimensión técnica y comercial de las legaciones, el «embajador práctico» no eclipsó el papel crucial del ceremonial de corte en la pugna entre las potencias de Europa.

Para Valenzuela, el puesto de conductor de embajadores fue un peldaño decisivo en la escalera de los honores y en la jerarquía del poder. Tras recibir en 1671 el puesto de conductor en ínterin, los cargos y honores se fueron sucediendo entre 1672 y 1676: caballero de la orden de Santiago, primer caballero, alcaide de reales sitios, consejero de Italia, superintendente de las obras reales, marqués de Villasierra, embajador en Venecia, capitán general del reino y costa de Granada, caballero mayor de la reina, grande de España y primer ministro. De este modo, el puesto de conductor fue el primer aviso para la opinión pública de la irrupción de un nuevo Faetón en el teatro de la corte regia. La reina Mariana encumbraba a su nueva criatura demostrando el poder de su autoridad frente a la aristocracia. Durante casi tres años, la plaza interina de conductor fue la plataforma de ascenso de Valenzuela y su escuela de formación como cortesano y criado de la reina gobernadora. A pesar de su renuncia al cargo en febrero de 1674, entre 1675 y 1676 siguió influyendo y modelando las competencias del puesto de conductor que detentaban sus clientes y afines. El triunfo político de la aristocracia acabó redimensionando un puesto situado entre instancias controladas por la alta nobleza, el Consejo de Estado, el Bureo y las jefaturas de las casas reales.

Bibliografía

- ÁLVAREZ-OSSORIO ALVARIÑO, Antonio (2013), «La Chamberga: el regimiento de la guardia del rey y la salvaguarda de la majestad (1668-1677)», en Alfonso RODRÍGUEZ G. DE CEBALLOS y Ángel RODRÍGUEZ REBOLLO (eds.), *Carlos II y el arte de su tiempo*, Madrid, Fundación Universitaria Española.
- BARDAKÇI, Özkan, y PUGNIÉRE, François (2008), *La dernière croisade. Les Français et la guerre de Candie 1669*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- BÉLY, Lucien (2015), *Les Secrets de Louis XIV. Mystères d'État et pouvoir absolu*, Paris, Tallandier.
- BÉRENGER, Jean (2004), *Léopold Ier (1640-1705). Fondateur de la puissance autrichienne*, Paris, Presses Universitaires de France.
- BOITEL, Isaure (2016), *L'image noire de Louis XIV. Provinces-Unies, Angleterre (1668-1715)*, Ceyzérieu, Champ Vallon.
- BRAVO LOZANO, Cristina (2017), «Jurisdicción diplomática y conflictividad urbana: la legación inglesa en el Madrid de Carlos II», *Dimensioni e problema della ricerca storica*, núm. 1, pp. 93-115.
- BRAVO LOZANO, Cristina (2018), «No he de permitir en mi corte. Controversias ceremoniales en torno a la entrada madrileña de Richard Fanshawe (1664)», *Cheiron*, núm. 1, pp. 37-63.
- CARRIÓ-INVERNIZZI, Diana (2016), «Manuel de Lira, Spanish Ambassador to The Hague (1671-1678). The home of the Ambassador and his role as agent of artists and art collectors», en Diana CARRIÓ-INVERNIZZI, *Embajadores culturales. Transferencias y lealtades de la diplomacia española de la Edad Moderna*, Madrid, UNED, pp. 205-236.
- CÉNAT, Jean-Philippe (2010), *Le roi stratège. Louis XIV et la direction de la guerre (1661-1715)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- CORNETTE, Joël (ed.) (2007), *Mémoires de Louis XIV ou le Métier de roi*, Paris, Tallandier.
- ELLIOTT, John H. (1990), *El Conde-Duque de Olivares*, Barcelona, Crítica (ed. original en inglés, 1986).
- GÓMEZ DEL CAMPILLO, Miguel (1946), «El Espía Mayor y el Conductor de Embajadores», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. CXIX, pp. 329-339.
- GONZÁLEZ HERAS, Natalia (2012), «De casas principales a palacios. La adaptación de la residencia nobiliaria madrileña a una nueva cotidianidad», *Revista de Historia Moderna*, núm. 30, pp. 47-66.
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel (2000), *El acercamiento hispano-neerlandés, 1648-1678*, Madrid, CSIC.
- LOOMIE, Albert J. (1975), «The Conducteur des Ambassadeurs of Seventeenth Century France and Spain», *Revue belge de philologie et d'histoire*, núm. 53-2, pp. 333-356.
- LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro (2007), *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de manos, 1550-1700*, Madrid, Polifemo.
- MARSHALL, Sherrod Brandon (2016), *A Mediterranean Connection: French Ambassadors, the Republic of Venice, and the Construction of the Louis quatorzien State, 1662-1702*, Siracusa, Syracuse University.

- MARTÍNEZ NAVAS, Isabel, «Lira Castillo, Manuel Francisco de», *Diccionario Biográfico Español*, versión digital. <http://dbe.rah.es/biografias/14867/manuel-francisco-de-lira-castillo> (consultado el 15 de junio de 2019).
- MAURO, Ida (2018), «*Aunque no hayan más que el nudo nombre de Embajadores: Gli ambasciatori provinciali della monarchia spagnola e il cerimoniale diplomatico*», *Cheiron*, núm. 1, pp. 134-158.
- MESA CORONADO, María del Pilar (2014), «La isla de Candia en la diplomacia hispano-veneciana (1665-1669)», *Investigaciones Históricas*, 34, pp. 83-105.
- MITCHELL, Silvia Z. (2019), *Queen, Mother, & Stateswoman. Mariana of Austria and the Government of Spain*, University Park-Pennsylvania, The Pennsylvania State University Press.
- NIETO NUÑO, Miguel (ed.) (1993), *Diario del conde de Pötting, embajador del Sacro Imperio en Madrid (1664-1674)*, t. II, Madrid, Biblioteca Diplomática Española.
- NOVO ZABALLOS, José Rufino (2015), *Las casas reales en tiempos de Carlos II: la casa de la reina Mariana de Austria*, tesis doctoral, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid.
- OCHOA BRUN, Miguel Ángel (2006), *Historia de la diplomacia española*, vol. VIII, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.
- OLIVÁN, Laura (2006), *Mariana de Austria. Imagen, poder y diplomacia de una reina cortesana*, Madrid, Editorial Complutense.
- QUILES ALBERO, David (2017), «La embajada en Venecia: un estudio prosopográfico de los representantes hispanos en la república de san Marcos durante la guerra de Candia (1648-1669)», *Librosdelacorte.es*, vol. 15, núm. 9, pp. 36-53.
- RIBOT, Luis, e IÑURRITIGUI, José María (eds.) (2016), *Europa y los tratados de reparto de la monarquía de España, 1668-1700*, Madrid, Biblioteca Nueva.
- SALINAS, David (1988), «La diplomacia española a través de los embajadores en La Haya (1665-1700)», *Bulletin hispanique*, 90/3-4.
- SCHAUB, Jean-Frédéric (2004), *La Francia española. Las raíces hispanas del absolutismo francés*, Madrid, Marcial Pons (edición original en francés, 2003).
- SETTON, Kenneth Meyer (1991), *Venice, Austria, and the Turks in the Seventeenth Century*, Philadelphia, American Philosophical Society.
- VALLADARES RAMÍREZ, Rafael (1997), «Felipe II y Luis XIV», *Torre de los Lujanes*, núm. 33, pp. 143-156.