

## LA ARMADA DE LOS AUSTRIAS<sup>1</sup>

*Magdalena de Pazzis Pi Corrales*

Universidad Complutense de Madrid

UNO de los periodos más apasionantes de la historia de España es, sin duda, el correspondiente a los siglos XVI y XVII, cuando nuestro país fue capaz de extenderse territorial y culturalmente por espacios inmensos con un vínculo común para la mayoría de ellos, el mar. Por aquel entonces, los dominios del Imperio español estaban asentados sobre continentes por lo que, por fuerza, tenía que contar con una proyección marítima pues la realidad evidente era que el mar lejos de separarlos, los unía. Además, los reinos peninsulares y sus posesiones ultramarinas, con una situación geográfica particular, a caballo entre el Mediterráneo y el Atlántico, y una serie de condicionantes cosmográficos, estratégicos, tácticos y humanos basculaban pesadamente hacia el mar. De manera que no es de extrañar que natural consecuencia de este hecho fuera el carácter esencialmente marítimo de la monarquía española y, por tanto, de su Imperio. Razón de mucho peso para que su dominio significara la conservación del monopolio comercial español, la afirmación de sus posesiones y la constatación de una hegemonía envidiable en el concierto internacional. Una situación conscientemente asumida por los gobernantes españoles,<sup>2</sup> que llevaron a cabo un extraordinario esfuerzo para alcanzar un poderío naval capaz de salvaguardar a España de sus enemigos y de crear un Imperio consistente y duradero, además de preservar las tierras que lo integraban. Tal fue el objetivo que se marcaron los Austrias en los primeros siglos de la Modernidad, de forma que su estrategia naval fue evolucionando de acuerdo con las pretensiones políticas y en función de las relaciones internacionales.

<sup>1</sup> Este estudio se inscribe en un proyecto de investigación, *Felipe II y la defensa de la Monarquía*, subvencionado por el Ministerio de Educación y Cultura, nº de referencia PB97-0296-C04-01/97.

<sup>2</sup> Stradling ha afirmado que si Felipe II hubiera puesto tanto empeño en la creación de una poderosa fuerza naval en el Mar del Norte como lo hizo para el Ejército allí destacado, los resultados de la revuelta flamenca habrían sido muy diferentes. A mi juicio, el monarca español sí fue consciente en todo momento de la necesidad de ser fuerte en el mar y prueba de ello fue el amplio programa marítimo que puso en marcha recién llegado al trono, a partir de 1562. Ver R. A. Stradling, *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea 1568-1668*, Madrid, 1992.

Es evidente que Mediterráneo y “Atlánticos” fueron los escenarios en los que se desarrollaron las más importantes acciones navales, tanto por parte de España como de los demás países europeos. En efecto, debemos hablar del Océano en plural, ya que para los intereses económicos y políticos españoles el Atlántico se dividía en dos grandes ámbitos, el originario derrotero que cruzaba el Cantábrico, el Canal de La Mancha y el Mar del Norte, y el que discurría desde Andalucía al Caribe por las Canarias hacia el nuevo continente. Espacios que serán testigo a lo largo de estas dos centurias de numerosos enfrentamientos y para los que la política naval española habría de recurrir a diversas y no siempre satisfactorias soluciones, siendo la consecuencia última el desfallecimiento evidente de España como potencia naval en aguas americanas y europeas a finales del siglo XVII. Como bien sabemos, el Mediterráneo ocuparía buena parte de la política y la acción naval española hasta el último tercio del Quinientos y el Océano Atlántico –en toda su extensión– el resto de los reinados de los últimos Austrias.

#### LA ORGANIZACIÓN DE UNA ARMADA: LOS BARCOS, LAS ARMAS Y LOS HOMBRES

Como bien apunta el profesor Thompson,<sup>3</sup> el mantenimiento de una marina permanente fue una de las tareas más difíciles con las que se tuvieron que enfrentar las administraciones modernas, a partir del siglo XVI. Todavía en 1719, el cardenal Alberoni recordaba esta afirmación:

formar una marina es la obra más difícil y que pide mas tiempo, pero se forma sirviendo y no deja de servir bien antes de estar perfectamente formada.

España no fue una excepción. No sólo era importante la inversión de capital que debía realizarse en barcos, dotación artillera y otras necesidades sino asimismo astilleros, equipos profesionales de reparaciones y construcción, avituallamiento y, desde luego, el reclutamiento, tanto de soldados como de marineros para aprovisionarla y proveerla de lo necesario para las empresas navales. ¿En qué embarcaciones tuvieron lugar los acontecimientos bélicos decisivos en el mar? ¿Quiénes los protagonizaron? ¿Cuáles fueron las motivaciones de esos hombres embarcados que pasaban largas estancias en verdaderas fortalezas flotantes, privados de sus familias y en condiciones infrahumanas? ¿Cuál fue el armamento empleado y sus condicionamientos tácticos y estratégicos? De todas estas cuestiones nos ocuparemos en las siguientes páginas.

<sup>3</sup> I. A. A. Thompson, *Guerra y Decadencia. Gobierno y Administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, 1981, p. 201 y ss.

#### Los barcos

Mediterráneo y Atlántico eran áreas marítimas diferentes, lógico resultado de unas circunstancias geográficas, económicas, hidrográficas y meteorológicas distintas que imponían, con frecuencia, fórmulas de actuación completamente dispares. Cada medio concreto, contaba, además, con unas condiciones particulares de navegación y requería comportamientos y requisitos de construcción diferentes.<sup>4</sup> Existía, no obstante, un tipo de barco por excelencia identificado con un medio marítimo: el galeón en el Atlántico y la galera en el Mediterráneo, lo cual no quiere decir que estuvieran estrictamente adscritos a estos ámbitos o que entre ambos no hubiera comunicación. Por otra parte, según la función que realizaban las embarcaciones, puede hablarse de buques mercantes, que podían militarizarse, artillarse y guarnecerse –una eventualidad–, y lo que era un navío de armada. En el Mediterráneo, la Armada se juntaba y lo que existía de forma permanente eran las escuadras de galeras y sólo cuando se recurría a formar “hueste naval” se juntaba armada, y, por tanto, eran buques de armada todos aquellos que podían ser movilizados. Por el contrario, en el Atlántico, la armada era una fuerza permanente,<sup>5</sup> una gran unidad fundamental que con posterioridad se dividía en escuadras.<sup>6</sup>

En el ámbito mediterráneo sobresale un tipo naval, la galera y sus variantes (galeaza, galeota, fusta, bergantín y saetía), embarcaciones princi-

<sup>4</sup> Estas diferencias en los tipos navales se ponen bien de manifiesto en un reciente trabajo, ahora en prensa. Ver M. de P. Pi Corrales, “La Armada en el siglo XVII” en *Actas del Congreso Internacional Calderón de la Barca y la España del Barroco*.

<sup>5</sup> Al principio, como hemos visto, no había “permanencia” en la Armada. A finales del XVI ya figura la creación de la Armada del Mar Océano y a mediados del siglo XVII podemos hablar con total seguridad de Armada del Mar Océano, Armada de Flandes, Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, Armada de Barlovento y Armada del Mar del Sur, además de las escuadras que operaban en el Mediterráneo (Guardas del Estrecho, Galeras de España, de Génova, Nápoles y Sicilia y las del asiento con el particular Duque de Tursi). En cualquier caso, la fecha es sólo indicativa pues los autores no suelen señalar un año a partir del cual queda plenamente establecida la estructura naval española, y si lo hacen no coinciden. Con ello tratamos de señalar que a partir, más o menos, de la tercera o cuarta década del XVII podemos hablar de un conjunto de fuerzas marítimas españolas que operan en distintos puntos, con un número determinado de barcos y una función específica. La mayoría concurre en la fecha de 1643 para la creación de la Armada de Barlovento. Para estas cuestiones ver los trabajos de F. Serrano Mangas, *Los galeones de la Carrera de Indias 1650-1700*, Sevilla, 1985, p. 2 y ss.; F. F. Olesa Muñido, “La Marina Oceánica de los Austrias” en *El buque en la Armada española*, Madrid, 1981, pp. 111-145; del mismo autor, *La organización naval de los Estados Mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, 2 vols., Madrid, 1968. B. Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981 y C. Ibáñez de Ibero, *Historia de la Marina de Guerra española. Desde el siglo XIII hasta nuestros días*, Madrid, 1943, p. 182.

<sup>6</sup> M. de P. Pi Corrales, *El declive de la Marina filipina (1570-1590)*, Madrid, 1987, p. 180.

palmente militares, aunque también las hubo mercantes; asimismo, barcas, polacras, jabeques y falúas.<sup>7</sup> La *galera* fue el barco de guerra por excelencia, con fuerza motriz en los remos, dos palos –mayor y trinquete–, un metro y medio de calado y plano, casco estrecho y bajo y espolón en proa para embestir realizando los abordajes, en la clásica táctica de guerra de este ámbito marítimo. Entre sus principales ventajas estaba la de su rapidez, aparte de que su navegación no tenía que estar en función de las condiciones de vientos favorables, al ser de propulsión rémica. Lo corriente era veinticinco bancos por banda –no todas llevaban en los bancos igual número de hombres–, sobrepasándose luego la cifra de treinta. La dotación total se calculaba en doscientos veinticinco hombres. Durante el siglo xv y buena parte del xvi las galeras llevaban una sola vela latina y alcanzaron dos en la centuria siguiente, si bien la movilidad de los remos durante el combate las hizo, por lo general, más efectivas que la necesidad de depender del viento.

Estas son características muy generales de este tipo de embarcaciones y las transformaciones sufridas con los años acumularon demasiadas alteraciones estructurales de armamento y dotación de hombres.

Las variantes de la galera –formando como una gran “familia”– eran la *galeaza*, mucho más fuerte y pesada que la galera, mejor artillada –entre 60 y 90 piezas, grandes y chicas–, y con propulsión a remos y a vela, considerada la mayor embarcación con velas latinas;<sup>8</sup> la *galeota*, galera cuyo porte, dimensiones, artillado, dotación y aparejo se habían reducido casi a la mitad, aunque pese a todo era un buque rápido; la *fusta*, embarcación abierta, más veloz y maniobrable que la anterior, especialmente usada para el corso y las incursiones; el *bergantín*, de mucho menor tamaño, con funciones de persecución a corsarios y piratas y, a veces, como barcos de vigilancia, reconocimiento y aviso junto con los de mayor porte; y la *fragata*, más pequeña que la anterior, empleada para cumplir funciones varias –transporte de mercancías y hombres.

Las galeras, pese a sus ventajas, irían poco a poco declinando como barcos de guerra. Cuando se demostró que, merced a los adelantos en el Atlántico, un solo barco podía batir, con su artillería, a toda una flota de galeras, éstas quedarían relegadas a un mero puesto de control de las rutas fluviales.

<sup>7</sup> De este último grupo, las primeras eran de 100 toneladas y se adaptaban mejor a las calas mediterráneas (una vez más vemos la dependencia del medio físico). Eran sólidas y ligeras, con velas latinas y dos o tres palos, ayudándose de remos. Las falúas y otras naves de menor tamaño se utilizaban para el cabotaje y la pesca.

<sup>8</sup> Los hermanos Bazán concibieron los modelos de galeaza y galizabra, embarcaciones mediterráneas en las que se procuró reunir las excelencias de la galera y la nao, con la perfecta combinación de la ventaja de la fuerza en la primera y la ligereza en la segunda. La galeaza así ideada resultaba un magnífico navío que navegaba a remo y a vela, siendo un tercio más largo y ancho que las galeras, por encima del galeón.

En aguas oceánicas había barcos de muy distintas clases y para muy variadas funciones.<sup>9</sup> Los ligeros y maniobrables barcos de pesca, básicamente de tres tipos: pinazas, chalupas y bajeles, embarcaciones cuya vida media se situaba entre los cinco y los ocho años, y, en ocasiones, se utilizaban como barcos de apoyo en las armadas. Las primeras, hechas de manera de pino –de ahí su nombre–, procedían de la costa cántabra y solían ser empleadas en la pesca del besugo, aunque en actividades militares servían para operaciones de corso e incursión, por su gran maniobrabilidad, siendo capaces de embarcar cada una de ellas hasta 25 hombres. Chalupas y bajeles eran ligeras y fáciles de manejo, con especial función de aviso, correo y remolque. Pinazas y zabras –algo mayores– se dedicaban también al transporte de mercancías, y, sobre todo, eran construidas en los astilleros del Cantábrico oriental (Cuatro Villas, Vizcaya y Guipúzcoa), que tenían el cometido de nutrir con sus barcos el comercio septentrional e incluso los de la Carrera de Indias. Las zabras, por su parte, eran barcos que arqueaban entre 150 y 170 toneladas, aunque se conoce de la existencia de algunas que alcanzaron las 600. También operaron en la ruta de Flandes e incluso en la flota de Indias al lado de galeones y naos por su rapidez de maniobra en caso de peligro. Otros tipos de igual o menor dimensión eran las *galizabras*, embarcaciones esencialmente de guerra destinadas al control y protección de las costas, con un porte no superior a las 100 toneladas; o los *pingues*, pequeños buques con porte medio de 200 toneladas, también útiles para misiones de reconocimiento.

Existían igualmente buques muy comunes en todas las armadas: la *carabela*, con presencia y utilidad durante los primeros Austrias, con forma redondeada e idónea para las aguas del Atlántico. Al no ser de gran dimensión, poseía funciones auxiliares y de exploración, así como de traslado de órdenes, apoyo en combate y vigilancia de costas consideradas estratégicas por la Monarquía. Distinta misión tuvieron los barcos más importantes: la *nao*, navío de guerra clásico que, junto a carracas, urcas, galeones algo después, y embarcaciones menores, formaban el grueso de las armadas. Propulsada exclusivamente a vela, era de alto bordo, una sobrecubierta o castillo de proa y media cubierta en la popa, además de mástiles de velas cuadradas. Era un barco de gran capacidad para la época, ya que su tonelaje oscilaba entre las 250 y las 500 toneladas, aunque llegó a haber naos de 700; y por su diseño y volumen, bien preparado para los temporales atlánticos, además de capacidad para transportar una buena carga. La nao sufrió una evolución por la creciente y variada demanda de efectivos, cambios producidos básicamente en su tamaño, que por regla general, fue en au-

<sup>9</sup> Para toda esta información sobre embarcaciones, ver los artículos de F. F. Olesa Muñido, “La Marina Oceánica...”, *op. cit.*, pp. 110-147 y C. Moya Blanco, “La arquitectura naval de los Austrias” en *El buque en la Armada española*, Madrid, 1981, pp. 148-167.

mento. La mayor parte de las naos gruesas construidas en tiempo de Felipe II en el Cantábrico, fueron labradas no a capricho del maestro carpintero del astillero de turno, sino conforme a unos criterios rigurosamente expresados en los contratos firmados entre los oficiales del Rey y los particulares, que se acogían al empréstito facilitado por la Corona. La pauta venía dada por las instrucciones que Felipe II dio a Cristóbal de Barros, a partir de 1563.<sup>10</sup> La nao tenía, sin embargo, una desventaja que se manifestó reiteradas veces en las guerras de Felipe II con Inglaterra y los rebeldes holandeses: era poco propicia para las aguas escasamente profundas de las costas de los Países Bajos, realidad que trajo consigo la generalización de un tipo naval de fondo mucho más plano y de gran ligereza, el “filibote”.<sup>11</sup> Pese a su menor capacidad –entre 200 y 300 toneladas– acabó siendo el barco por excelencia de los rebeldes de los Países Bajos.

El barco protagonista de esta época, no obstante, fue el *galeón*, que se convirtió a partir de la segunda mitad del siglo XVI, en el principal barco de combate de todos los países europeos. Como lógico resultado de la evolución de los buques que surcaban el océano desde el siglo XV (naos y carracas),<sup>12</sup> en realidad, era una nao que tomó algunos elementos de la galera. Sobresalía su figura en el castillo de proa, y la popa era elevada para evitar el abordaje. Con aparejo de dos palos y capacidad artillera de 55 a 80 cañones, desplazaba entre 500 y 1.600 toneladas y sus funciones eran variadas: desde el control de las rutas marítimas hasta el enfrentamiento en combate así como la protección de la flota de naos de la Carrera de Indias, siempre acechada por piratas ingleses, franceses y holandeses.

Como hemos ido viendo a lo largo de estas descripciones de tipos navales, en el ámbito de actuación atlántico y del Mar del Norte se fueron paulatinamente imponiendo los barcos redondos, más marineros y más útiles por su capacidad de carga y con extraordinaria aptitud para la provisión de artillería. Pero ¿cómo y dónde se hacía ésta y cuáles fueron los tipos más corrientes empleados en los barcos?

<sup>10</sup> Ver instrucciones para construcción de naos en la cornisa cantábrica en el excelente estudio de J. L. Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1998, pp. 119-131.

<sup>11</sup> Muy útiles para cruceros y avisos de Indias, llevan ese nombre y también el de filibotes, en honor a Felipe II y es frecuente hallarlos en aguas flamencas.

<sup>12</sup> Las *carracas* eran barcos de forma redondeada con tres mástiles, con castillo de proa pronunciado y el de popa algo más bajo, especialmente preferida por los portugueses en su comercio con las Indias orientales, y una especie de fortaleza flotante, poco apropiada para defenderse de los ataques piráticos; otro tipo naval muy usado fueron las *urcas*, diseñadas para transportar carga, de casco ancho y popa y proa casi iguales.

### Las armas

La capacidad productiva española era muy escasa. A pesar de la construcción de las maestranzas y fundiciones de cañones en Medina del Campo, Málaga y Barcelona, en realidad, nunca se estuvo a la altura de otros países europeos; y resulta cuanto menos sorprendente teniendo en cuenta la verdadera necesidad que de ella se tenía a causa de los múltiples y simultáneos frentes bélicos. Además, como en otros sectores, había una gran escasez de mano de obra cualificada, conjunto de evidencias que dejaron a la Monarquía en una situación de dependencia extranjera, francamente perjudicial. Por si fuera poco, la escasez de balas de cañón –la pelotería– también obligaba a su importación del exterior, siendo Milán y las provincias holandesas los principales centros abastecedores. El artillado de la Armada<sup>13</sup> fue muy dispar generalmente, pues se conocen nombres de dieciséis tipos, lógica evolución del paso del empleo del hierro colado o bronce en las piezas tradicionalmente usadas –lombardas o bombardas,<sup>14</sup> falconetes, y otras de menor calibre (ribadoquines), con muchas denominaciones a partir del siglo XVII: serpentines, culebrinas, medias culebrinas, sacres, versos y mosquetes o mosquetones, éstas últimas de menor calibre. Esta diversidad en los buques e incluso dentro de un mismo navío impedía su utilización racional y fácil aprovisionamiento, lo que sin duda puso en ocasiones de inferioridad de armamento los barcos españoles en relación con otros países.

En el artillado de las naves había armas de fuego largo, medio y de corto alcance, así como también podían ser fijas o portátiles. Básicamente, se puede decir que había piezas de tipo cañón, de tipo culebrina, y pedreros. Las culebrinas lanzaban proyectiles de hierro a gran distancia, mientras que los cañones lo hacían a distancias medias. Por su parte, la artillería pedrera lanzaba proyectiles de piedra caliza (de forma que al desplazarla se convertía en auténtica metralla) y tenía corto alcance. Las piezas de artillería menuda, muchas de ellas portátiles, eran los esmeriles, los falconetes y, por supuesto, los arcabuces y los mosquetes de la infantería embarcada.

<sup>13</sup> Para todas las cuestiones de la artillería naval, ver el reciente trabajo de M.<sup>a</sup> J. Melero, “La evolución y empleo de armamento a bordo de los buques entre los siglos XIV al XIX” en *Militaria. Revista de Cultura Militar*; n.º 5, 1993, pp. 45-66. Para el caso específico de los galeones de la carrera de Indias entre 1650 y 1700, ver F. Serrano Mangas, *Los galeones... op. cit.*, pp. 179-203.

<sup>14</sup> También conocidas por el nombre de *truenos*, con teórico alcance de 1.200 m. pero eficaz entre 250 y 4.000 m. De tamaño grande, mediano y pequeño, se apoyaban sobre cureñas, de fácil manejo y pequeño calibre.

Las galeras, que por regla general solían ir dotadas de menos artillería que los galeones, llevaban culebrinas a proa y media culebrina y sacres a cada banda, como armamento normal. La galeaza fue la primera nave con artillería por las bandas, llegando a tener incluso alguna de ellas sesenta piezas entre lombardas, culebrinas y cañones pedreros. Los buques oceánicos disponían al menos de dos baterías o cubiertas a ambas bandas y montaban más de 60 cañones.<sup>15</sup> Con respecto a los galeones de escolta de la Carrera de Indias, un estudio realizado muestra que a mediados del XVII llevaban entre veintiséis y cuarenta y seis cañones y, a finales de siglo, esos mismos galeones navegaban armados con piezas en número aproximado de cuarenta o cincuenta, si bien los ingleses en las décadas centrales de la centuria montaban setenta piezas de notable calibre y treinta de menor; y los franceses entre setenta y cinco y ochenta piezas en total.<sup>16</sup> Pero, como ya se ha advertido, no es posible generalizar pues esta capacidad de artillería dependía de muchos factores, de su misión, de su tamaño y del escenario marítimo. En la Armada de 1588 se habían logrado reunir 130 barcos, 2.431 cañones (con 123.790 balas de munición), casi 19.000 soldados y 8.000 marineros, además de casi un millar de personas sin especificar —aristócratas aventureros, sus sirvientes, y oficiales en formación sin mando.<sup>17</sup> Cincuenta y un años más tarde, en la Armada de 1639, el conjunto de barcos era de 112 unidades repartidos en siete escuadras, alrededor de dos mil cañones, 8.000 soldados de mar, 8.500 infantes de Flandes y 500 oficiales y aventureros más o menos. El número de barcos y cañones es sensiblemente inferior y a la inversa en lo que respecta a la potencia de fuego, si bien existe la ventaja de ir esta armada mejor organizada y con un buen número de pilotos y marineros, expertos en la navegación del Mar del Norte. Es obligado destacar asimismo que en los próximos treinta años la Marina de Guerra irá evolucionando en potencia y dimensiones de artillería más que en los anteriores cincuenta, tomándose como modelo las unidades mayores y la paulatina desaparición de las pequeñas.<sup>18</sup>

<sup>15</sup> A finales del siglo XVI, un galeón podía disponer de 13 piezas por banda en primera cubierta, 12 en segunda, 3 en cada uno de los dos altos de la falconera de popa y 4 por banda en cada uno de los castillos de proa, lo que arrojaba un total de 75 piezas. No obstante, hay que decir que todavía se seguía con la idea de desgastar al enemigo, más que hundirlo, y que la frecuencia de los disparos seguía siendo muy lenta y muchas veces el abordaje se anticipaba a la posibilidad del disparo.

<sup>16</sup> J. Alcalá Zamora, *España, Flandes y el Mar del Norte*, Madrid, 1975, pp. 434 y ss. Más precisas son sus cifras de los barcos que zarparon de Cádiz rumbo a La Coruña, al mando del Almirante Oquendo: 23 buques, 3.513 hombres, 270 piezas de bronce, 265 de hierro, 15.440 balas y 1.108 quintales de pólvora, en su opinión, cifras las últimas más bien modestas, p. 423.

<sup>17</sup> C. Martín y G. Parker, *La Gran Armada*, Madrid, 1988, p. 45.

<sup>18</sup> Alcalá Zamora, *España, Flandes...*, op. cit., p. 434 y ss.

Por su parte, las armas empleadas por la infantería a bordo de los barcos basaron su temible fuerza en la combinación de picas, arcabuces y mosquetes.

Aunque los tipos artilleros eran los mismos en los dos escenarios marítimos, no se empleaba la misma táctica en los enfrentamientos en el mar y era grande la diferencia entre la lucha en el Mediterráneo y la lucha en el Atlántico. La forma de combatir en el primero se basaba en las más importantes capacidades ofensivas de la galera y en su elemento principal, el espolón de proa, que embestía al barco enemigo por el costado y en su línea de flotación con el objetivo último de hundirlo o de provocar grandes destrozos, para posteriormente lanzarse al abordaje y luchar cuerpo a cuerpo. Más que una batalla propiamente naval, tenía lugar una especie de lucha de carácter terrestre sobre plataformas flotantes. Por el contrario, en el Atlántico la forma de lucha era diferente, basada en la disposición de la artillería, en su mayor número en los costados del buque. No obstante, en la proa se situaban las piezas de mayor alcance (que eran las primeras en disparar una vez avistado el enemigo y en las maniobras de aproximación). Cada adversario, una vez bien definida la posición de combate, lanzaba andanadas desde los lados y, si procedía, se iniciaba el abordaje por la proximidad de los costados de los buques. Esta última táctica acabó imponiéndose en tanto que la primera acabó por desaparecer.

### Los hombres

Respecto al personal embarcado en las Armadas, es conveniente señalar que si los barcos, como es obvio, eran fundamentales para la lucha en el mar, los hombres y su forma de organizarse y adaptarse a este tipo de lucha, por supuesto, no lo eran menos. Si tenemos en cuenta la dotación general de los barcos, el esquema era idéntico tanto si se trataba del Atlántico como del Mediterráneo.<sup>19</sup> Había tres niveles de organización distintos y denominados bajo el concepto genérico de “gente”, es decir, agrupación de hombres: los *hombres de mando*, la *gente de cabo* y los acogidos bajo la expresión *gente de remo o chusma*. Dentro del mando se incluye el capitán, la máxima autoridad en los barcos de guerra o los mercantes, procedente de las capas superiores de la sociedad y con experiencia en los asuntos del mar, bajo cuyo mando se hallaba el resto del personal embarcado. Cuando por necesidad se embarcaron guarniciones extraordinarias, éstas lo hicieron bajo el mando de su propio jefe. En el mando se hallaba también el maestre y el piloto (fijaba el rumbo y dirigía las actividades de propulsión y manio-

<sup>19</sup> Ver la obra de F. F. Olesa Muñido, *La Galera en la navegación y el combate*, Barcelona, 1972.

bra). En el Mediterráneo y en los buques de guerra, como hombres de mando hallamos al piloto, que dirige la navegación, aunque las funciones de propulsión y maniobra quedaban bajo la autoridad del cómitre, que actuaba ayudado del sotacómitre y los consejeros, muy conocedores de los lugares por donde se viajaba.

La *gente de cabo* se componía de *gente de guerra* —lo que era originariamente la “gente de pelea” que luego pasaría a ser infantería embarcada,<sup>20</sup> con una paulatina adaptación al medio marítimo—; y la marinería —marineros, grumetes y pajes que formaban la *gente de mar*, en la que, paradójicamente, se admitían también artilleros y lombarderos.<sup>21</sup> La *gente de guerra* propiamente dicha, constituida en su origen por la tropa de pelea, se nutría con una gran variedad de individuos de distinta procedencia, caballeros y novicios de órdenes militares, gentiles-hombres, aventureros y también soldados.<sup>22</sup> Eran reclutados, en su inmensa mayoría, por los asentistas, con estímulos variados —desde el ansia de aventuras y de gloria hasta la oportunidad de un salario, muy superior al obtenido en faenas bien agrícolas bien artesanales. En lo referente a la *gente de mar* —gente de cabo que no es de guerra—, es necesario hacer una distinción en tres categorías, la oficialidad, los artilleros y la marinería, cada uno de ellos con una función específica.<sup>23</sup> Por último, y en lo referente a la *gente de remo*, era conocida por el nombre de “chusma” y, como encargada durante la navegación de bogar si se iba a remo o de la maniobra del velamen, si se surcaba a vela, estaba integrada

<sup>20</sup> La falta de “profesionalidad” forzó a la inmediata solución: la inclusión en las embarcaciones de unidades de infantería española, bien adiestradas y buenas conocedoras de su oficio. Muy pronto, los infantes se habituaron al medio naval actuando en él, si no con la destreza y agilidad del marinero en el abordaje y contrabordaje, sí en el hábil manejo de la espada, del tiro del arcabuz y del mosquete. De este modo la infantería fue desplazando a la gente de pelea incluida en los bajeles y galeras como dotación ordinaria y sólo se recurrió de nuevo a ésta con carácter exclusivamente sustitutorio.

<sup>21</sup> Los artilleros tenían un cometido específico en el manejo de las piezas de artillería, función nada sencilla a juzgar por el grado de complejidad de estos primitivos cañones.

<sup>22</sup> Conviene señalar, no obstante, que el soldado, además de ser un voluntario, era un profesional que vivía del oficio de las armas —llevaba arcabuz, municiones y espada—, desarrollándolo con aptitud y destreza, cobrando por ello un sueldo. Embarcado, tenía unas funciones precisas que cumplir y se distinguía no sólo de la gente de mar y remo, sino también de los integrantes en las unidades de infantería. Ver obra de F. F. Olesa Muñido, *La Galera, op. cit.*, vol. I, pp. 126 y ss.

<sup>23</sup> En la marinería había también tres “clases”: los marineros (gente de mar experimentada), los grumetes (jóvenes de entre 18 y 20 años básicamente en situación de aprendizaje), y los pajes (una especie de sirvientes que tenían entre 13 y 17 años). Como ocurría en otros muchos niveles de la administración había una gran complejidad en cuanto a la jerarquía del mando dentro de la marinería desde el punto de vista orgánico. En combate, el mando directo de los marineros estaba a cargo del Patrón, mientras que en lo que se refiere a las maniobras, tanto en el mar como en puerto, eran dirigidas por el cómitre. Para determinar y seguir el rumbo, los timoneles estaban al mando del piloto, predominando así las funciones específicas sobre la categoría del mando personal.

por voluntarios (buenas boyas) y forzosos (forzados y esclavos). Se distinguían en que los primeros estaban pagados, con dinero o con algún servicio y negociaban por un tiempo dicho servicio y sueldo, si bien acabaron llamándose así los que servían a remo, voluntaria o coactivamente, mediante sueldo; los segundos, como su propio nombre indica, debían bogar a la fuerza en un duro oficio terrible, para la inmensa mayoría una condena a muerte anticipada. Entre estos últimos desgraciados se encontraban los forzados o condenados por sentencia judicial y sólo podían ser condenados a galeras los hombres de veinte años cumplidos y con aptitud física adecuada (los famosos galeotes, que purgaban así sus fechorías del pasado) y los esclavos, originariamente cautivos que procedían de presas y de cabalgadas hechas contra turcos y berberiscos.

Es común el dicho de que a Felipe II no le gustaba el mar y que tenía escasa confianza en los hombres de mar, y sí la tenía, sin embargo, en los soldados. No tenía mejor opinión de ellos nuestra insigne pluma, Miguel de Cervantes, cuya experiencia como soldado, relatada en su magnífica producción literaria, nos aproxima con probabilidad a un individuo con todas las virtudes y pocos defectos, imagen que sin duda también está distorsionada por su propia pericia.<sup>24</sup> Sea como fuere, como en todas las armadas de la época, las tripulaciones estaban compuestas en gran medida por gente impulsada a servir en el mar por diferentes razones, desde los que buscaban hallar en él el oficio que no habían encontrado en tierra y era una excusa para salir de su habitual residencia, a los aventureros que huían de la vida rutinaria que tenían y lo desconocido los atraía, pasando por los que huían de la justicia, o aquellos para los que realmente el mar era un atractivo pese a las duras condiciones de vida en los barcos y las continuas adversidades que pasaban.

Varias características similares acompañan al personal embarcado a lo largo de los siglos XVI y XVII. En lo que respecta a los marineros, su falta de instrucción y preparación, y por lo tanto, su escaso número, que con demasiada frecuencia obligaba al empleo de prisioneros y delincuentes, o incluso reclutando a los hombres borrachos en una taberna; por lo que se refiere

<sup>24</sup> Cervantes calificó a los marineros de “gente gentil e inurbana, que no sabe otro lenguaje que el que se usa en los navíos; en la bonanza son diligentes; en la borrasca perezosos, en la tormenta mandan muchos y obedecen pocos; su Dios es su arca, y su rancho y su pasatiempo ver mareados a los pasajeros”. En cambio, de los soldados destaca su arrojo y valentía y admira que “apenas ha caído uno donde no se podrá levantar hasta el fin del mundo, cuando otro ocupa su mismo lugar; y si este cae también en la mar, que como a enemigo le aguarda, otro y otro le sucede, sin dar tiempo, al tiempo de sus muertes: valentía y atrevimiento el mayor que se puede hallar en todos los trances de la guerra”. Por otra parte, uno de sus allegados, Don García de Toledo, le solía decir al Monarca, sin embargo, que “el marinero cuando es menester, sirve de soldado y el soldado no sabe en ninguna ocasión servir de marinero”.

a los soldados, la diversidad de su procedencia así como de su “profesionalización” derivó en los mismos problemas de siempre, la desertión y el amotinamiento.<sup>25</sup>

Normalmente, y a la par que se preparaba el abastecimiento y avituallamiento de lo necesario para una jornada naval, se determinaba el número de soldados y marineros considerados precisos y se procedía al traslado de unos efectivos desde donde se encontrarán al lugar del que partiría la armada; asimismo, se preveía la incorporación de alguna infantería, por su especial experiencia, destreza y adiestramiento, procedente de otros tercios o de galeones de la carrera de Indias, por ejemplo; a continuación, las levas de soldados de diferentes lugares de las que se encargaban diferentes capitanes para los que se indicaba el lugar y el número, y la petición de otros reclutas a ciudades y señoríos si el número previsto así lo exigía, bien de Andalucía, bien de Galicia, Extremadura y León; a la par, el enganche de marineros.

Por todos estos procedimientos se solía conseguir –no sin cierta dificultad– reunir un número necesario de soldados e ir reemplazando las bajas que por enfermedad o desertión se iban produciendo. En el reclutamiento de los soldados con destino a embarcar, quedaban precisadas las características que habían de tener los soldados, el lugar donde debían ser reclutados, su condición de ser útiles para el servicio, al igual que su edad –ser mayores de 18/20 años– y condición –no “viejos”. Una vez fijado el número y efectuada la revista, circunstancia en la que el recluta adquiría la condición de soldado, las compañías recién formadas eran conducidas al lugar de concentración indicado, haciéndose cargo de ellas un comisario que a su vez las conducía al lugar de embarque. Este comisario, acompañado de un alguacil real en el ejercicio de su autoridad, había de decidir cómo, por dónde y cuándo se harían los desplazamientos, alojamientos y abastecimientos hasta el punto de destino.

En este trayecto solían surgir distintos tipos de complicaciones que merece la pena analizar aunque sea brevemente, en especial, la desertión de los soldados, los incidentes con los paisanos, que no querían alojar a los soldados a su paso hacia el puerto de destino pues no pagaban lo que comían o su comportamiento dejaba bastante que desear, o los roces jurisdiccionales con las autoridades civiles. Con respecto a las desertiones, si bien es cierto que existían numerosas leyes y ordenanzas que las castigaban, eran numerosas y, sobre todo, con gran menoscabo para la hacienda real pues en no pocas ocasiones, demoraban la partida de las armadas hacia su destino final. El general de la flota tenía poderes judiciales sobre todas las

<sup>25</sup> Junto a estos factores, la eterna falta de dinero siguió siendo la raíz de todos sus males: escasez de hombres, provisiones, municiones, ropa, medicinas. Era lógico el amotinamiento de sus oficiales ante el retraso de sus pagas. En 1578, a las galeras de España se les debía la paga de más de 40 meses. AGS GA, Leg. 99, fol. 5.

personas embarcadas y, además, en caso de fuga, sobre las que hubieran ayudado al fugitivo proporcionándole cobijo, armas o municiones. Las penas aplicadas a los desertores eran severas y pasaban desde los cien latigazos y cinco años de galeras a la prohibición de no volver jamás a las Indias, por ejemplo.<sup>26</sup>

Ya en otra publicación hemos denunciado estas realidades a las que era frecuente se sumaran la escasez de vituallas o las malas condiciones climatológicas con el consiguiente retraso de una armada.<sup>27</sup> En efecto, no era habitual la desertión de los soldados si la armada no zarpaba en la fecha señalada pues ha de tenerse en cuenta que una salida en falso implicaba su permanencia en puerto a la espera de un nuevo apresto, con el consiguiente consumo de vituallas y otros bastimentos, la separación de su familia y la incertidumbre de una nueva partida.

Junto con la desertión, también solía ser frecuente el amotinamiento, en la mayoría de las ocasiones, también por falta de remuneración. En el momento del alistamiento, era hábito dar a los soldados una paga, a veces, sólo un socorro o ayuda para la marcha. Precisamente por el temor a la desertión se solía efectuar el pago una vez embarcados, para que no tuvieran posibilidad de huir. Pero en ocasiones, ni siquiera cobraban.<sup>28</sup>

Conocemos ya los tipos de barcos, la artillería y el personal que se embarcaba pero ¿cómo se organizaba y abastecía una armada para un fin específico y de qué tipo de mecanismos y de cuántos se valía para su puesta en marcha, a fin de salir en la fecha prevista y con la dotación humana y avituallamiento necesario para tener éxito en su misión? La tarea resultaba harto complicada. En primer lugar, se había de dar poder al Capitán General de ella o a las personas que correspondiere para que iniciaran los trámites de su puesta en marcha y organización. A continuación, las instrucciones precisas sobre la cantidad y calidad de las provisiones, vituallas y bastimentos incluidos en los barcos por el tiempo que estuviesen en el mar

<sup>26</sup> Una de las penas más horribles era la de morir descuartizados al amarrarle al reo en cuestión a cuatro galeras sus respectivas extremidades y ordenar su marcha en sentido contrario.

<sup>27</sup> Ver el artículo ya citado de M. de P. Pi Corrales, “Naos y armadas...”.

<sup>28</sup> El sueldo de un soldado con plaza sencilla era de 3 escudos, y con plaza doble, cuatro, según el estudio realizado por M. Gracia Rivas, *Los Tercios de la Gran Armada*, Madrid, 1998, pp. 47 y ss. Otros autores ofrecen otras cifras, entre 4 y 6 escudos al mes (dependiendo si eran aventajados –6–, arcabuceros –4– o mosqueteros –5–, como A. Thomazi, *Las Flotas del Oro. Historia de los galeones de España*, Madrid, 1985, pp. 70-71; F. F. Olesa Muñido, “La galera...”, *op. cit.*, p. 151, señala 2 escudos y una ración al mes. En un documento localizado en la sección de Guerra Antigua del Archivo General de Simancas se dice que de 6.000 infantes que está previsto se embarquen para la Armada que se apresta en Santander en 1574, se repartan la mitad para guarnecerla y el resto, desembarque en tierra. A los primeros, los embarcados, se les entregarán 4 pagas y a los que deberán batirse con el enemigo en tierra, dos pagas. AGS Guerra Antigua, Legajo 77, fol. 211.

cumpliendo su misión concreta, aspecto que ponía de manifiesto todo un complejo entramado de extraordinarias dificultades. Hay que subrayar que era muy difícil, casi imposible, llevar plenamente a la práctica todo lo que se planeaba pues en paralelo a la batalla real se establecía un zafarrancho logístico. Fue una preocupación constante en todos los Austrias, como pone de relieve la aparición de las Ordenanzas de la Armada del Mar Océano, en 1633, encaminadas a cuidar convenientemente esta parte tan delicada de una armada, la correspondiente a su provisión de vituallas y bastimentos.

Para empezar, la escasez o ausencia de dinero para el avituallamiento que los particulares adelantaban y que tras muchos años, y con suerte, acababan cobrando; a continuación, la imposibilidad de hallar vituallas necesarias (tocino, vinagre, habas, legumbres, vino, etc.) y adecuadas, que debían solicitarse de otros lugares de España y que debían transportarse hasta el puerto desde donde saldría la armada y, finalmente, la deficiente organización administrativa a la par que una muy dudosa honradez por parte de los oficiales a cuyo cargo estaba la recogida de todo el material para embarcar. Junto a ello, el reclutamiento de los marineros y hombres de guerra que habrían de constituir la dotación humana de dicha armada. Ya nos hemos referido a esta cuestión y se han puesto bien de manifiesto las numerosas dificultades e inconvenientes, aunque también es cierto que a veces este tipo de incidencias no impedía los preparativos, que seguían su curso. Solía ser frecuente la petición de “secreto y disimulación”, para pillar al enemigo desprevenido pero fue rara la jornada naval que no supieran con antelación los adversarios. Hemos analizado en otros trabajos anteriores siete armadas comprendidas entre los años 1571 y 1610: en todas ellas los defectos y fracasos fueron por las mismas causas.

Solventados los posibles percances que se han mencionado con anterioridad, se procedía al embarque de marineros, soldados y otro personal, y se esperaba la llegada de las vituallas y otros pertrechos, si era necesario. Se tomaba la muestra de los tercios y eran distribuidos, como ya se ha dicho, en compañías y escuadras junto con el plan de embarque de todas ellas. Respecto a su reparto, en muchas ocasiones, había reajustes en la asignación de las naves en las que irían, bien por retrasos de éstas en la entrada al puerto de salida, bien por la exigencia de adecuar las compañías a la capacidad de la embarcación. Es frecuente hallar información complementaria en documentos que señalan algunos efectivos sueltos, no asignados a tercio alguno, compañías sueltas; en otras, descubrimos los detalles de las raciones que diariamente se dan en las naves, por lo que no solamente se puede conocer las compañías que en ellas están embarcadas sino también datos muy valiosos sobre el resto de las dotaciones y su subsistencia en los barcos.

#### LOS SINSABORES DE LA VIDA EN EL MAR

La vida a bordo no debía resultar nada fácil, si bien debemos advertir que no puede generalizarse sobre las condiciones de vida a bordo por lo mucho que variaban los barcos en tamaño, funciones, y tripulaciones. Pero podemos aventurar bastantes cuestiones por algunos testimonios de particulares y por el propio contenido de algunas ordenanzas, tratados y peticiones particulares referidos a multitud de aspectos de su estancia en el mar. Los embarcados tenían una historia a su espalda, desconocida casi siempre pero reveladora de los sinsabores frecuentes que implicaba la navegación y la pelea en el mar, ya que convivían en verdaderas fortalezas flotantes, alejados de su diario quehacer por espacio de muchos meses, bajo penurias de toda índole. Para empezar, a las estrechas condiciones materiales de espacio —estancias de menos de cinco pies (1,5 metros cuadrados y 1,65 m de alto— se añadían las propias de la convivencia diaria entre la marinería, los oficiales y soldados embarcados, el reparto de cometidos, la rutina antes de entrar en combate, la separación y alejamiento de la familia, la atención médica, la alimentación, etc... Por ejemplo, aunque la dotación dependía del mayor o menor número de navíos que componía la armada y del tamaño de aquellos, así como la misión que iban a realizar, a mediados del XVII la reglamentación se expresa en la relación de 16 marineros y 26 soldados por cada 100 toneladas de porte pero rara vez esto se cumplía.<sup>29</sup>

El tiempo libre en las armadas era a veces interminable, sobre todo mientras se esperaba la entrada en acción, de forma que para paliar esos días que resultaban eternos, los miembros de la tripulación jugaban, pescaban, organizaban carreras entre los animales que se iban a comer, obras de teatro y ceremonias religiosas y otras actividades lúdicas.

Algunos valiosos estudios sobre la procedencia de los marineros demuestran que por cada cien hombres, ochenta y cinco eran andaluces y cántabros y el resto repartido en el interior peninsular castellano y aragonés; estando tripuladas las expediciones de guerra mayoritariamente por vascos —vizcaínos— y las mercantes por andaluces, siendo mucho más desconocida la participación de los extranjeros en ellas, por este orden, portugueses, italianos, flamencos y alemanes, y muy escasa la presencia de franceses o ingleses.<sup>30</sup>

La higiene no contribuía demasiado a elevar el ánimo en los embarcados. El hedor que llegaron a desprender esos cuerpos embarcados en oca-

<sup>29</sup> *Ordenanzas del Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano de 14 de enero de 1633*, Barcelona, 1678.

<sup>30</sup> P. E. Pérez-Mallaina, *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias siglo XVI*, Sevilla, 1992.

siones durante semanas, lavados en el mejor de los casos con agua putrefacta, llegaba incluso a espantar a los enemigos.<sup>31</sup> En los galeones del Atlántico no era extraño convivir con “inquilinos” que se alimentaban de los seres humanos. Mateo Alemán en el *Guzmán de Alfarache* los llama animalejos y un observador embarcado hacía esta gráfica descripción:

Es privilegio de galeras que todas las pulgas que saltan por las tablas y todos los piojos que se crían en las costuras y todas las chinches que están en los resquicios sean comunes a todos y se repartan por todos y se mantengan entre todos: se introducían en los rellenos de los colchones, en las costuras de las ropas, y solo se libraban de ellos sumergiéndolos en el mar. Por otra parte, los servicios de limpieza eran los mínimos y el aseo personal peor que mínimo.<sup>32</sup>

Otra plaga eran las cucarachas y los roedores por el daño que causaban a las vituallas<sup>33</sup> y el importante riesgo de enfermedades a bordo, pues los marineros y soldados podían aceptar como “gaje del oficio” los tiros del enemigo, pero no las enfermedades contagiosas, que eran más mortales y mataban más lentamente.<sup>34</sup> Como puede suponerse, los medios hospitalarios y, en general, la sanidad, dejaban mucho que desear en la época aunque

<sup>31</sup> Los ingleses pretendieron tomar el barco rezagado de la Gran Armada “Nuestra Señora del Rosario”, pero ante semejante espectáculo y “efluvios”, optaron por el camino de vuelta antes de tomar la nave.

<sup>32</sup> La vida de la galera ha sido recogida en la literatura: descrita o comentada en las novelas y comedias de Miguel de Cervantes (el *Quijote*, *Las dos doncellas*, *Persiles* y *Segismunda*, *Los tratos de Argel*), en las aventuras de Guzmán de Alfarache de Mateo Alemán; en el *Devoto hablador*, del Dr. Alcalá; en las jácaras de Quevedo, en los romances de Góngora, en las composiciones de Lope de Vega. Para un mejor conocimiento de ella, ver *La vida de la galera, muy graziosa y por galan estilo sacada y compuesta agora nuevamente, a pedimento de Iñigo de Meneses, lusitano. Do cuenta en ella los trabajos grandes que allí se padecen. Es obra de ejercicio y no menor ejemplo*. Por Mateo de Bruzuela. Con licencia en Barcelona por Sebastián de Cormellas. Año de 1603; quintillas en 4 hojas, 4º. Ver asimismo otros testimonios en la magnífica recopilación de C. Rahan Phillips, *Seis galeones para el Rey de España*, Madrid, 1991.

<sup>33</sup> La citada autora recoge el episodio de una flota de Indias en 1622 que sufrió el azote de los huracanes y las ratas después. Al parecer los embarcados lograron matar a más de mil y cuando salieron nuevamente a la mar con los barcos ya reparados, se dieron cuenta de que aún quedaba otro tanto en el barco, habiéndose comido parte de los alimentos y habían corrompido el agua potable. La tripulación logró destruir a más de tres mil, y algunas sirvieron incluso de alimento ante el azote del hambre.

<sup>34</sup> Aunque no contagiosa, una de las enfermedades más comunes a bordo era el mareo que causaba estragos. Un marinero, en un viaje de 1573 ha dejado el siguiente testimonio: “La fuerza del mar hizo tanta violencia en nuestro estómagos y cabezas que viejos y mozos quedamos de locor de difuntos y comenzamos a dar el alma y a decir, baac, baac y tras esto, bor, bir, bir, bir y juntamente lanzar por la boca todo lo que por ella había entrado aquel día y el precedente, y a las vueltas, unos gris y pegajosa flema; otros, ardiente y amarga cólera y algunos terrestre y pesada melancolía. De esta manera pasamos sin ver sol ni luna, ni abrimos los ojos, ni nos desnudamos de cómo entramos, ni mudamos hasta el tercero día”. Tomado de la citada obra de C. Rahan Phillips.

las Ordenanzas de 1633 procuraron paliar estas deficiencias con una precisa reglamentación. En efecto, existen disposiciones que van desde la prohibición de embarcarse gente “con enfermedad contagiosa, mal de corazón u otras semejantes” (art. 44), hasta lo que debía hacerse con los enfermos una vez desembarcados al conocerse la razón de su dolencia, pasando por procurar hallar un lugar adecuado para su curación, un hospital, por ejemplo.<sup>35</sup> Desde finales del siglo XVI los galeones viajaban con un cirujano barbero, pero no en las embarcaciones pequeñas. Quizás el mayor de los problemas de administración en este aspecto era la existencia del llamado barco hospital, con todos los medios sanitarios concentrados en él, lo que hacía que, si se perdía dicho barco, la armada acababa por no tener en absoluto ninguna atención sanitaria. A partir de las Ordenanzas de 1633, el cirujano llevaba su adecuado y propio instrumental médico (arts. 222-224) así como las medicinas necesarias. Por otra parte, si comparamos los componentes de un botiquín de una centuria a otra, observamos que apenas hay diferencia pues en la comparación que ha efectuado Rahan Phillips en su ya citado libro, respecto de las listas de medicamentos y remedios, figuran jarabes (uno de ellos de limón, lo que quizá explicara la tardía aparición del escorbuto), emplastos, aceites, aguas, ventosas, polvos, drogas, ventosas, jeringas, balanzas y pesos para ofrecer las dosis adecuadas, etc.

Una de las razones de las posibles enfermedades a bordo era la mala alimentación, la falta de alimentos frescos que en ocasiones podía aniquilar a una compañía o a toda una escuadra. Si contemplamos el menú de los barcos es evidente que nadie podría pensar que era uno de los atractivos para enrolarse, pero con todo, era a veces más de los que muchos marineros y soldados disfrutaban en sus propios hogares. Conocemos por las listas documentales del Archivo de Simancas, las raciones de las tripulaciones y el tipo de alimentos que se embarcaban. La ración diaria, repartida en los días de la semana era la siguiente: 1,5 libras de bizcocho (766 grs = 919 grs de pan);<sup>36</sup> 0,5 azumbre de vino (1 litro), 1 azumbre de agua (2 litros), 2 onzas de menestra (arroz, habas o garbanzos) (60 grs); cuatro veces a la semana: tocino (6 onzas, es decir, 180 grs); dos veces a la semana: una ración de pescado (180 grs); una vez a la semana, 6 onzas de queso (180 grs). Los días que no se daba pescado o queso se entregaba una onza de aceite (30 grs) y medio cuartillo de vinagre (0,5 litros). Los que hubieran contraído una enfermedad, tenían una dieta especial, rica en otros alimentos que esca-

<sup>35</sup> “En las partes en donde estuviere dicha armada que se forme un hospital, en que se acuda a esto con el cuidado y puntualidad que conviene” (art. 23) y el funcionamiento y organización del hospital (arts. 214, 215, 218 y 219).

<sup>36</sup> Sabemos que este bizcocho o vizcocho se hacía con harina de trigo más o menos entera a la que se añadía levadura para inflarlo antes de introducirla en el horno. Una vez hecho, se asaba de nuevo a temperatura moderada para que se secara y durase más que el pan corriente, proceso que recibía el nombre de *biscotto*, o dos veces cocido.

seaban a diario.<sup>37</sup> Nunca se mezclaba la carne con el pescado, no en vano, el refrán popular se respetaba: “carne y pescado en una comida acortan la vida”. La ración de los forzados era menor que la de los buenas boyas, y consistía en medio quintal (unos 23 kilos) de bizcocho al mes y dos platos de habas cada día. Cuando tenían que entrar en combate se les daban raciones extras de legumbres, aceite y vino, con el fin de que estuvieran más fuertes. No en vano quedó recogido en el habla popular el conocido dicho “la vida en la galera dela Dios a quien la quiera”.

Sin embargo, la realidad distaba mucho de la teoría y, aunque observamos para mediados del XVII un aumento considerable en las disposiciones encaminadas a velar por la adecuada alimentación de los que formaban parte de las armadas, la evidencia era carne maloliente, galletas agusanadas y un queso tan duro que los marineros decían que se podía esculpir en él botones para los uniformes. La carne se embarcaba salada para su mejor conservación, pero eso la hacía mucho más seca y dura. Por lo que respecta al agua, pronto se convertía en una especie de fango verdoso con el que casi era contraproducente combatir el calor, difundiéndose la creencia popular de que el agua “se mareaba”. Pese a todo, estudios posteriores demuestran que el régimen alimenticio de soldados y marineros debió variar poco en los siglos XVI y XVII ni tampoco de forma sustancial de un ámbito a otro. Los viajes mediterráneos incluían más arroz y más carne fresca al tocar puerto con mayor asiduidad; pero, en general, el aporte vitamínico y nutricional de los alimentos de los dos medios fue razonablemente bueno y equilibrado.

#### LA POLÍTICA NAVAL DE LOS PRIMEROS AUSTRIAS: LOS PRIMEROS PROYECTOS DE REFORMA

Desde finales del XV, España manifestaba una evidente proyección mediterránea, una expansión atlántica y una atención a los mares nórdicos. Y aunque por aquel entonces no existía, como tampoco la habrá tiempo después, una verdadera marina “nacional”, las circunstancias históricas y políticas alcanzadas con la unidad y el descubrimiento de América determinaron a los soberanos la asunción de su imperativo marítimo y su impulsión. Pragmáticas y Reales Cédulas proporcionaron subvenciones a la construcción naval —uso de navíos cada vez mayores, resistentes y con gran capacidad de carga—, estimularon la creación de instituciones para el fomento de

<sup>37</sup> “Dietas que fueren menester para el regalo y cura de los enfermos: se tenga cuydado de embarcar en ella cantidad de carneros vivos, gallinas, vizecocho blanco, açucar, ciruelas pasadas, almendras, pasas, huevos, dulces y las demas dietas que acostumbran”. Arts. 226, 286-288.

los adelantos técnicos<sup>38</sup> y la regulación del comercio, y normalizaron la actividad de los barcos extranjeros respecto de los españoles.

Las directrices y objetivos trazados con los Reyes Católicos se transformaron con la llegada del primer Austria, pues los compromisos bélicos adquiridos con el paso de los años irían valorando los escenarios de sus operaciones navales en función de los acontecimientos. Así, el Mediterráneo si bien permaneció como ámbito esencial en la actividad marítima española se vio inmerso en los problemas europeos e islámicos y condicionado por la dimensión de la rivalidad hispano-francesa, por las luchas religiosas entre católicos y protestantes y, sobre todo, por el enfrentamiento turcoeuropo. Por otro lado, había que dar cobertura a otras exigencias bélicas: en el litoral nórdico, donde Flandes fue expectativa primero y amenaza después; y en aguas oceánicas, espacio en el que debió detener con constancia y regularidad los ataques piráticos de las potencias enemigas y atender los asuntos derivados de la incipiente colonización de América. Una vez más el poder marítimo tenía que afirmarse.

Y ahí residía principalmente la debilidad y la limitación de la Marina de Carlos I, un ámbito que revelaba muy bien la carencia de control efectivo del Estado. ¿Por qué? Porque el Emperador no dispuso de una Marina de guerra tal y como hoy la entendemos, es decir, barcos que se construían, dotaban y artillaban para tal fin —aunque de hecho los había— sino que, llegado el momento y la necesidad, todos aquellos que se hallaban en condiciones de navegar podían ser requisados y utilizados para fines militares; de forma que solía ser frecuente que barcos mercantes adecuadamente artillados se emplearan para acciones bélicas. Así se hacía, mediante contratos de “alquiler”, arriendo o sistema de asiento entre la Corona y un particular,<sup>39</sup> o incluso requisada, en caso de apremio, de galeras o naos, con diferentes modalidades en función del tipo de contrato, ya que unas veces las condiciones se discutían y otras se imponían.<sup>40</sup> Luego, el Monarca completaba

<sup>38</sup> Los adelantos alcanzados en las técnicas de navegación y en la ciencia náutica hicieron perder el temor al mar; la redondez de la tierra y el timón se conocían ya desde el siglo XIII; en el XIV, la brújula había permitido orientar mejor los barcos; los avances se experimentaron en la geografía y la astronomía, así como en la cartografía. En el siglo XV, se mejoró la corredera que permitió saber la velocidad del barco; el astrolabio, que ya se conocía, y el cuadrante, inventado entonces, permitieron hacer observaciones astronómicas en el mar. Asimismo, se avanzó en el estudio del régimen de vientos y de las corrientes marinas.

<sup>39</sup> Así, cada uno de los asentistas era al mismo tiempo armador, banquero, empresario y comandante militar. Ver C. Fernández Duro, *Armada Española*, Madrid, 1895-1903, 9 vols., vol. I, pp. 406-417.

<sup>40</sup> Con la explotación de América, la construcción de barcos sufrió un impulso muy notable en compañía de hombres con medios económicos suficientes que se convertían en armadores. El caso más famoso de contratistas que ofrecieron sus servicios y propiedades al Emperador fue Álvaro de Bazán, el padre del que sería famoso Marqués de Santa Cruz. Junto con el aliado genovés Andrea Doria fueron los que suministraron más recursos navales, hasta el punto de que se puede afirmar que, sin su apoyo, no se hubieran podido llevar a cabo los planteamientos de la guerra en el mar de Carlos I.

y reforzaba, si procedía, la dotación humana de la embarcación con la incorporación de guarniciones militares extraordinarias así como de pertrechos navales. Al principio, varios funcionarios reales velaban por el mantenimiento y supervisión del suministro pero con el tiempo esas atribuciones reales fueron en descenso.

Obviamente, este sistema tenía sus ventajas. No había que construir ni mantener una armada permanente, que implicaba un elevadísimo costo de infraestructura en astilleros, almacenes, mantenimiento de personal, avituallamiento constante, instalaciones técnicas para la construcción y las reparaciones, reclutamiento de soldados y marineros, etc. Pero tenía sus inconvenientes también, pues el coste del arriendo era muy alto y la falta de personal cualificado para embarcarse —especialmente marineros— fue una constante carencia que nunca pudo paliarse convenientemente. De hecho, en demasiadas ocasiones hubo de recurrirse a presidiarios y prisioneros de guerra. Por otra parte, los barcos por cuenta de particulares solían tener descontrol en el aprovisionamiento de sus necesidades, los repuestos escaseaban o eran defectuosos, las vituallas eran las exageradamente “justas” para la subsistencia y las tripulaciones más reducidas, con toda probabilidad para abaratar costes. Con estos planteamientos, no nos puede sorprender que los naufragios y los amotinamientos de unas tripulaciones siempre mal pagadas se dieran con cierta frecuencia.<sup>41</sup>

En suma, el asiento, que podía haber sido un procedimiento ocasional, pasó a ser un recurso crónico por las propias exigencias bélicas internacionales de España. La ausencia de una Marina estatal permanente y estable demostró una vez más la debilidad del Estado para articularse en un sentido verdaderamente moderno. Nunca el componente real bastó por sí solo para las fuerzas navales. Algunos datos confirman esta aseveración: en la famosa expedición de las Azores de 1583, sólo tres de los treinta y cinco buques grandes que tomaron parte allí pertenecían al Rey;<sup>42</sup> en el “socorro” a Kinsale de 1601, de treinta y tres navíos que salieron de Lisboa, trece eran propiedad real y el resto de particulares.<sup>43</sup>

Otros obstáculos se añadían: la decadencia de Cataluña, ya patente en el siglo XV, cuya actividad marítima se reducía ahora al comercio menor con Marsella y las Islas Baleares,<sup>44</sup> y la falta de “materia prima” —madera—

<sup>41</sup> Ver M. de P. Pi Corrales, “El mundo marítimo de Felipe II” en *Torre de los Lujanes*, núm. 34, octubre 1997, pp. 31-62.

<sup>42</sup> Ver M. de P. Pi Corrales, “La batalla naval de las Azores (1582-1583)” en *Historia 16*, núm. 86, Madrid, 1982, pp. 39-44.

<sup>43</sup> M. de P. Pi Corrales, “Después de Kinsale: la Monarquía y el futuro de la Armada española” en *Actas del Congreso Internacional Irlanda y la Monarquía hispánica: Kinsale, 1601-2001. Guerra, Política, Exilio y Religión*, Madrid, 2001 (en prensa).

<sup>44</sup> Fueron muy raras las naves catalanas que se aventuraban a ir hasta Sicilia o Cerdeña o a las plazas del norte de África. Alejada de las pesquerías de la Europa nórdica y desposeída

para los buques, sobre todo, en comparación con las inmensas reservas de los turcos, en el área del Mar Negro. Las reservas españolas se resentían entonces de la general deforestación en el Mediterráneo central y occidental, lo que implicaba carencia o escasez del material necesario en la fabricación de los distintos aparejos de los barcos y de los cascos en sí. El Báltico se convirtió entonces en un lugar de obligada importación de notables cantidades de maderamen, robles, abetos, hayas, entre otros.<sup>45</sup>

¿Cuáles eran las fuerzas navales que poseía el Emperador? En el Mediterráneo, una flota de galeras de cuatro escuadras permanentes —España, Nápoles, Sicilia y Génova— con un total de 60 embarcaciones —menos de la mitad pertenecían a la Corona— que él se encargaba de estructurar, organizar y repartir pues, al igual que sus sucesores, se vería forzado a atender varios frentes simultáneamente. En ocasiones especiales, otro buen número de galeras particulares se alquilaba a sus dueños italianos.<sup>46</sup> Por regla general, los asentistas recibían de la Corona una cantidad determinada para los costes de mantenimiento de tripulación y otras necesidades, reservándose el Monarca la supervisión y control de todo su aprovisionamiento. Sin embargo, como ya se ha dicho, la “intromisión real” quedó reducida al pago de la suma acordada y poco más, a partir de mediados de siglo, constatando que estaban todas administradas por intereses privados, algo que Felipe II decidirá cambiar de forma radical para imponer el control monárquico.

Con respecto al Atlántico, el Emperador tuvo que llevar a cabo un despliegue progresivo de sus fuerzas, conforme fueron creciendo las amenazas exteriores de corsarios y piratas enemigos, que forzaron a la creación de cierto número de escuadras para proteger las rutas vitales para el Imperio: las Indias y el derrotero que enlazaba Vizcaya con Flandes. A partir de 1521 se prohibiría que las naves viajaran solas, realidad que sólo se cumpliría con rigor a partir de 1560, con el famoso sistema de flotas y galeones; las dos flotas anuales de Nueva España y de Tierra Firme, así como nuevas ordenanzas encaminadas a fijar la artillería, la carga y el número de gente, los castigos a aplicar y el tonelaje unitario de los buques, tanto de guerra como mercantes.<sup>47</sup>

del comercio activo del Mediterráneo, Cataluña tenía poco que ofrecer con su flota mercante y con su construcción naval. Ver la obra de J. M. Martínez Hidalgo, “La Marina catalanoaragonesa” en *El buque en la Armada Española*, Madrid, 1981, pp. 51-63.

<sup>45</sup> Fueron varias las ocasiones en las que Felipe II se vio forzado a solicitar de Suecia pertrechos navales para la construcción de sus barcos. AGS GA, Leg. 562, fol. 103; Leg. 923, fols. 18, 19, 36, 37 y 98. Ver M. de P. Pi Corrales, “La Comisión del capitán Francisco de Eraso a Suecia: una posible alternativa al conflicto con Flandes” en *Congreso Internacional Felipe II (1598-1998). Europa dividida: La monarquía católica de Felipe II*, Madrid, 1998.

<sup>46</sup> I. A. A. Thompson, *Guerra y Decadencia*, op. cit., pp. 201-226.

<sup>47</sup> En 1567, la intervención pirática francesa en La Florida reveló esa urgente necesidad y se encargó al ya citado Pedro Menéndez de Avilés la construcción de doce galeones agalerados para hacer las travesías más rápidas dando, además, seguridad a las flotas. De esta mane-

Pese a todo, Carlos I disponía de la primera armada del mundo en importancia y la segunda en organización, tras la veneciana; pero a su muerte la complicada situación internacional que heredaría su hijo demostraría enseguida que su atención y esfuerzo no habían sido suficientes. En efecto, convencido Felipe II de que de la proyección y empuje marítimo que diera a España dependería el éxito o fracaso de la resolución de sus problemas, a partir de 1562 puso en marcha un extenso programa de construcción y armamentos navales y aplicó una intensa actividad astillera. El objetivo era dotar a España de una Marina capaz de salvaguardar sus inmensas posesiones; otra cuestión muy diferente era cómo llevarlo a cabo y bajo qué circunstancias.

En el Mediterráneo, por ser este escenario marítimo el que requirió la concentración de la inversión económica de su gobierno al principio, la escasez de galeras administradas por la Corona y la convicción de que bajo la supervisión real asegurarían con éxito las comunicaciones entre España e Italia —sin descuidar la vigilancia en el Estrecho—, activó la fabricación de un número destacado de galeras en Barcelona, Nápoles, Sicilia y Génova, al tiempo que las sicilianas quedaron también bajo la administración de la Corona. Los datos que siguen a continuación dan buena muestra de la actividad desempeñada: en 1556, dos tercios de las galeras eran de particulares; once años después, esa proporción estaba en poder del Rey (79 galeras); en 1574, esa cifra había aumentado a 146 (con un gasto abrumador de 3.500.000 ducados) y, alrededor del 80% de la flota, estaba administrada directamente por la Corona,<sup>48</sup> una cantidad posiblemente incluso cuatro veces mayor que la fuerza de servicio activo durante el reinado de su padre. No obstante, pronto se reveló costosísimo su mantenimiento, especialmente en tripulación, por lo que a partir de los años centrales de la década de los 70, la Junta de Galeras concluyó la conveniencia de dar la administración de las galeras en asiento.<sup>49</sup> Pocos años después, el propio Monarca redujo la flota, asignándoles un papel exclusivamente defensivo.<sup>50</sup> Todavía hubo un posterior intento de organizar su mantenimiento y costo en 1585, si bien nuevamente la Junta de Galeras resolvió darlas en asientos particulares. En

---

ra limpió de corsarios las Antillas y más adelante constituyó el núcleo de lo que sería la Armada para la Guardia de la Carrera de Indias. Las sucesivas armadas que se formaron con parte de estos galeones, reforzaron la escolta de las flotas ocupándose de que volvieran a buen recaudo los tesoros de Tierra Firme. Asimismo, alrededor de 1575 quedaron instaladas de forma permanente galeras para el control, limpieza y seguridad del Caribe. Ver los trabajos de E. Ruidíaz y Caravia, *La Florida. su conquista y colonización por el Adelantado Pedro Menéndez de Avilés*. Madrid, 1983, 2 vols., vol. I, p. 390 y de P. Chaunu, *Sevilla y América en los siglos XVI y XVII*, Sevilla, 1983, pp. 64-66.

<sup>48</sup> Para la total reconstrucción de la flota del Mediterráneo se había necesitado una década entera y había costado más de 3.500.000 ducados. I. A. A. Thompson, *op. cit.*, p. 207.

<sup>49</sup> AGS E, Leg. 451.

<sup>50</sup> AGS GA, Leg. 109, fols. 177-178.

conjunto, a lo largo del reinado, las galeras sufrieron una notable transformación en aquella época, siendo su modificación más notable el cambio de los remos, así como el número de hombres por banco —de dos a siete, y a veces más—, remos enormes en comparación con los primitivos, generalizándose por toda la Marina entre 1560 y 1564, tras un periodo de no siempre fácil adaptación a los cambios. Asimismo, hubo también mejoras en su solidez y capacidad. Las galeras demostraron su ventaja de uso en empresas como las Terceras,<sup>51</sup> Inglaterra e Indias aunque, finalmente, quedaron circunscritas al ámbito mediterráneo.

Todo este vertiginoso crecimiento le permitió embarcarse en una continuada “cruzada” contra el Islam cuyo culminante fue la batalla de Lepanto (1571), victoria naval que marcó el esplendor del poderío político y militar de España y decidió al mismo tiempo el destino del Mediterráneo.<sup>52</sup> Luego, al entrar en el concierto europeo un nuevo escenario político y bélico —el Atlántico—, la atención de la estrategia española se desvió hacia un centro que solicitó para sí los recursos del Estado a partir de finales de la década de los 70. El interés defensivo de Felipe II quedó entonces en el Océano, en el contrabando, en el aumento de la actividad corsaria inglesa y francesa, y en los primeros pasos de una fuerza marítima holandesa. El Monarca entendía que resultaba urgente controlar el Atlántico y el Mar del Norte, teatro de operaciones de sus principales rivales y se puso en marcha, con los ojos en el litoral vizcaíno y cantábrico que, amén de su propia situación estratégica —en la ruta entre Castilla y los Países Bajos—, ofrecía una buena infraestructura para la construcción naval, sobre la base de abundantes bosques y numerosas herrerías.

El Monarca llevó a cabo numerosas alternativas: estimuló la construcción de naves de gran porte adecuadas para la guerra que, sin embargo, no dieron satisfacción a los mercaderes al ver en ellas problemas de dotación, dificultad de transporte y de maniobra en los puertos;<sup>53</sup> mantuvo el tradicional sistema de “asientos”, que resultó viable pero sólo al principio; enseguida adoptó medidas de permanencia respecto de la organización de las naves y, por consiguiente, muchos asentistas privados se dedicaron con entusiasmo a la mejora de prototipos de embarcaciones —los Bazán propusieron la galeaza, Pedro Menéndez de Avilés el llamado galeoncete, los filibotes, etc.—, aunque pronto empezó a argumentarse que los buques construidos por particulares no serían tan resistentes como los diseñados por los

---

<sup>51</sup> M. de P. Pi Corrales, “La batalla naval de las Azores (1582-1583)” en *Historia 16*, núm. 86, Madrid, 1982, pp. 39-44.

<sup>52</sup> Para un mejor conocimiento de los esfuerzos y logros alcanzados por Felipe II, ver M. de P. Pi Corrales, “El mundo...”, *op. cit.*

<sup>53</sup> En 1551 se había promulgado una Real Cédula por la cual se prohibía la fabricación de naves para extranjeros en Vizcaya y se instaba a la organización de flotas de transporte y armadas de protección, a causa de la guerra con Francia.

ministros del Rey, y que sólo se buscaba con ellos un cuantioso beneficio. El resultado fue que la construcción privada y la realizada por cuenta de la hacienda real, a cuyo cargo quedó el oficial de astilleros, Cristóbal de Barros, se simultaneó. También se tomaron nuevas disposiciones como la prohibición de vender barcos a extranjeros, la exención del impuesto de alcabalas en todas las compras hechas para la construcción de naves, la puesta en marcha de nuevos plantíos de roble en el litoral cantábrico y la revisión de pragmáticas anteriores que primaban la construcción de navíos de gran porte, de más de seiscientas toneladas, reduciéndola a trescientas. Por otra parte, para paliar el déficit de barcos y gente preparada para ellos hubo de recurrirse a la compra de ellos a los rebeldes flamencos; y se conoce de la contrata de marineros genoveses con gravosas y lamentables condiciones que rebajaban la de los nacionales.<sup>54</sup>

El esfuerzo fue extraordinario y la producción en la costa norte de España se impulsó al máximo aunque no fue suficiente para la década siguiente pues la incorporación de Portugal en 1580 y de sus colonias, abrió para la Monarquía Hispánica una nueva frontera marítima, muy vulnerable, que exigió imperiosamente una potente cobertura naval. Y aunque con el nuevo Reino se incorporaba también la armada real portuguesa de los galeones, concebidos para la ruta del Índico, el ámbito marítimo a controlar era mucho mayor. Por esa razón, Felipe II solicitó un nuevo esfuerzo de los astilleros cantábricos en un acelerado programa de construcción que permitió afrontar con éxito las últimas campañas navales de su reinado, aunque no llegó a completarse. Además, la bancarrota de 1596 reveló la fragilidad de la estructura financiera y hacendística del momento. Seguidamente, las malogradas y consecutivas expediciones contra Inglaterra de ese mismo año y en 1597, pondrían en entredicho la política naval llevada hasta ese momento y la urgencia de una adecuada estructura marítima. Felipe II dejaba a su hijo y sucesor un legado complejo.

#### PACIFISMO, OFENSIVA Y CRISIS: LA PRÁCTICA NAVAL DE LOS ÚLTIMOS AUSTRIAS

Sorprende que fuera durante el reinado de Felipe III, un monarca que apenas viajó por mar, cuando se realizó un enorme esfuerzo para revitalizar una industria naviera enferma y se mejorara la reglamentación de la construcción naval española, pero el pacifismo impuesto por las circunstancias ofreció esa posibilidad que fue bien aprovechada por el nuevo talante de los dirigentes españoles respecto a la conducción de la política extranjera y el deseo de promover una Marina real sólida. En efecto, las circunstancias

acompañaban, indiscutiblemente por la amistad inglesa y por la Tregua de los Doce años negociada con Holanda.

El socorro de Kinsale había revelado las deficiencias estructurales de la marina española y puesto de relieve una vez más la urgente necesidad de revitalizar una industria naviera enferma y mejorar la reglamentación de la construcción naval respecto del tamaño, materiales, lugares de compra, mano de obra. Un conjunto de inquietudes que tuvieron su expresión escrita en las numerosas Instrucciones, Cédulas, Ordenanzas y Pragmáticas promulgadas entre 1606 y 1633.<sup>55</sup> Uno de los protagonistas de la expedición a Irlanda, el Almirante Brochero, experto en el conocimiento del estado de la Marina de guerra por sus numerosos estudios, fue llamado a la Corte y a formar parte del Consejo de Guerra, exponiendo en un extenso Memorial el resultado de sus experiencias en la larga trayectoria como protagonista de numerosos episodios navales.<sup>56</sup> En él denunció, en su conjunto, la deficiencia de las escuadras armadas para afrontar los continuados ataques de los enemigos y descendió a cuestiones básicas como el maltrato, la falta de consideración y el menosprecio hacia el marinero; el desconcierto y la ineficacia de tomar “prestados” hombres sin experiencia y conocimientos, “sacados forzosamente de una escuadra para meterlos en otra”; el defectuoso armamento de los barcos, “no habiendo quien los supiera manejar ni escuela donde aprenderlo”;<sup>57</sup> los abusos e irregularidades cometidos por el personal a cuyo cargo quedaba la reunión de bastimentos, jarcias, municiones y otros pertrechos navales, derivadas de una constante corruptela por el atraso continuado de los pagos. En definitiva, indicaba la necesidad de corregir de abajo arriba y de arriba abajo unas prácticas desacreditadas con el tiempo y la experiencia. Proponía las mejores medidas que debían ponerse en marcha e instaba a estudiar y seguir, en su caso, las costumbres y fun-

<sup>55</sup> La preocupación por mejorar el estado naval español se pone de manifiesto en un elevado número de memoriales y cartas enviados al Rey con la propuesta de soluciones. Merece la pena destacar dos anónimos: el primero, “Sobre el estado de la Armada y el Ejército” -AGS E. Leg. 2640, s.f.- y el segundo, localizado en la Biblioteca Nacional de Madrid -BNM Mss. 3207, fols. 469-477- con el título “Advertimientos de la Armada naval que se deuc hazer para la guarda del Mar Océano y de las costas de España, hechos en el año de 1602”. Han sido estudiados por mí, junto con otros en la ya citada intervención en el Congreso de Calderón de la Barca. Ver M. de P. Pi Corrales, “La Armada...”, *op. cit.* (en prensa).

<sup>56</sup> AGS E. Libro 381. Lo acordado entre don Agustín Mexía, del Consejo de Estado y Guerra, con D. Diego Brochero, del Consejo de Guerra, el conde de Gondomar, del Consejo de Hacienda y don Francisco Cotiton, agente del rey de Gran Bretaña sobre la forma de unir y sustentar las armadas de ambas Coronas. Lo que son las cosas, en 1619, poco antes de morir, encontramos a Brochero, comisionado, en unión de don Luis de Mexía y el marqués de Gondomar, para tratar con Inglaterra sobre una acción conjunta contra los piratas berberiscos. Sobre un interesantísimo contenido de veintinueve artículos queda propuesta la organización de una armada común, que se asista, respete y combata de acuerdo contra el enemigo.

<sup>57</sup> C. Fernández Duro, *Armada española...*, *op. cit.*, Madrid, 1972, vol. III, p. 227.

<sup>54</sup> C. Fernández Duro, *Armada...*, vol. III, pp. 173-175.

cionamiento de otros pueblos con tradición marinera, turcos, venecianos, ingleses, holandeses, entre otros.

El resultado de esta denuncia fueron unas primeras “Ordenanzas para las armadas del Mar Océano y flotas de Indias”, de 1606, punto de arranque de medidas encaminadas a la mejora de la situación y condiciones de los pilotos y capitanes, fijándose las obligaciones y atribuciones de todo funcionario en la Marina, desde el Almirante al grumete y paje y otras complementarias y oportunas especificaciones sobre instrucción, exámenes y prácticas de los artilleros. Por otra parte, la Corona incentivó a los constructores particulares con la concesión de empréstitos y otras ventajas en la fabricación de naves para que trabajaran a su servicio, al comprobar pronto Felipe III que la política de embargos de los navíos de construcción privada no daba los resultados apetecidos. Se logró fijar las dimensiones de los barcos y proliferaron tratados sobre la Marina. Entre otros, uno de los más valiosos fue el de Tomé Cano, redactado en la línea de los ya mencionados para el siglo XVI<sup>58</sup> y al que siguió otro poco después, del capitán y maestro mayor Juan Veas, amigo del almirante Brochero y colaborador de las Ordenanzas de fábrica reformadas en 1613. Otro posterior, titulado “Diálogo entre un vizcaíno y un montañés” sobre la fábrica de navíos, que versa sobre la construcción naval, las deficiencias de ésta y su posible mejora, es uno de los más elocuentes que encontramos en la primera mitad del siglo XVII. Su contenido aclara la necesidad de fabricar navíos diferentes de los que existían en España por aquel entonces, la cantidad de madera y jarcias con la que habían de proveerse, la tripulación más adecuada y coste, la función de los marineros y soldados embarcados, las raciones de comida y otras cuestiones. Y su preocupación por formar buenos pilotos por su deficiente instrucción, así como la regulación de los bastimentos en las Armadas, la falta de hospitales para la atención de los enfermos y otras interesantísimas cuestiones, lo que demuestra hasta qué punto nuestro almirante Brochero había sido inspirador y pionero.

A lo largo de los años de paz del reinado del “tercer” Austria, se obtuvo una serie de mejoras navales, tanto en los niveles estructurales como en su proyección de futuro. Sin embargo, a partir de 1621, la reanudación de las hostilidades demostraría que los enormes esfuerzos hechos no serían suficientes para enfrentarse a los holandeses y sus aliados en la segunda mitad del siglo XVII.

Felipe IV y el conde duque de Olivares continuaron la política activa de las dos primeras décadas del siglo, rodeándose para ello de personas capa-

<sup>58</sup> T. Cano, *Arte para fabricar y aparejar naos*, Sevilla, 1611; Memorial del capitán Diego López de Guitián, de 1630, dirigido al Rey, proponiendo reformas en el casco y aparejo de las naos.

ces y entendidas.<sup>59</sup> El valido se propuso desde el principio dar prioridad a la Armada, autorizando mediante ordenanza la posibilidad a cualquier particular de armar navíos en corso –de menos de 300 tn– contra los piratas y corsarios enemigos pero que garantizaran la tranquilidad a las naciones aliadas de España.<sup>60</sup> Su deseo de disponer de una armada poderosa y permanente fue siempre constante y, en el interés de reunir las respectivas escuadras, dividió su costo asumiendo que casi la mitad de las embarcaciones serían de la Corona y el resto lo proporcionarían, previo contrato o asiento, las provincias de Vizcaya, Guipúzcoa y Cuatro Villas. Con posterioridad, una serie de contratos nuevos aseguraba el suministro y fabricación de otros barcos,<sup>61</sup> así como disposiciones en orden a facilitar el trabajo de los hombres al servicio de la Armada, la preparación de hospitales, la mejora de las condiciones a bordo y otros extremos.

Una junta de expertos –arbitristas, marinos, miembros de los Consejos de Guerra y Estado y el propio favorito– fue la encargada de aplicar las reformas navales ya denunciadas.<sup>62</sup> La consecuencia inmediata fue una nueva reglamentación general y más amplia que superaba las ya existentes, las “Ordenanzas para el Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano”, de 24 de enero de 1633,<sup>63</sup> recopilación de las ordenanzas de principios de siglo y que constituyen un pequeño respiro en el camino hacia el declive. Brochero ya no viviría para verlas puestas en práctica, si bien muchos de los postula-

<sup>59</sup> Entre otros, Diego Brochero, al que el cambio de reinado no afectó ya que continuó con el Consejo Real durante la privanza del Conde Duque de Olivares e incluso fue nombrado miembro de una Junta que tenía plenos poderes para todo lo referido a Marina y la escuadra. Junto a Fernando Girón, del Consejo de Guerra; Juan de Pedroso y Miguel de Spinarreta, del de Hacienda y el secretario Martín de Aróstegui, formaron una Junta y presentaron al Rey una propuesta “tratándose de las cosas de la mar y refuerzo de la armada del océano y escuadras de ella y de lo demas tocante a la materia”. Ver *Colección Sans de Barutell*, Art. 3º, núm. 826.

<sup>60</sup> *Ordenanza de S.M. para navegar en corso, así contra turcos, moros y moriscos, como contra los rebeldes de las Islas de Holanda y Zelanda*, El Pardo, 24 de diciembre de 1621. Colección de Tratados de Abreu y Bertodano. Ver C. Fernández Duro, *Armada...*, *op. cit.*, vol. IV, pp. 8-29.

<sup>61</sup> AGS GA, Leg. 3149, s.f. Por ejemplo, el bilbaino Martín de Arana, que en 1625 ofreció a Felipe IV la construcción de seis buques “con toda la fortificación y perfección necesarias para la guerra” y la leva de marinería y artillería, con la provisión de fondos reales. El relato de lo que supuso para la familia Arana la oferta de construcción de galeones para el Rey, queda extraordinariamente reflejado en la obra ya citada de C. Rahan Phillips, *Seis galeones...*, *op. cit.*, pp. 83-142. Otros contratos fueron los realizados con Juan Pardo Osorio, Martín Carlos de Mencos, Juan Bravo de Hoyos y Francisco de Quincoces, entre 1625 y 1634. Colección Vargas Ponce, Legajo III.

<sup>62</sup> I. A. A. Thompson, “Aspectos de la organización naval y militar durante el ministerio de Olivares” en *La España del Conde-Duque de Olivares*, Valladolid, 1990.

<sup>63</sup> *Ordenanzas del Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano de 14 de enero de 1633*. Barcelona, 1678.

dos que había venido defendiendo desde el principio tuvieron cabida en ellas.

Los éxitos obtenidos a raíz de 1625 decantaron la balanza hacia los que pensaban que “es maxima asentada que la guerra de Flandes no tiene otro remedio que hacerla por mar”. Dos memoriales inequívocos –por sus títulos, “Guerra ofensiva por mar y defensiva por tierra”<sup>64</sup> y “Propuesta para poner una armada de 60 navios en los puertos de Flandes–<sup>65</sup> determinaron en la mente del valido Olivares la existencia de una Armada fija de cincuenta barcos para tratar de mantener el control en el Mar del Norte. Pero no siempre fue posible ese impulso inicial y el presupuesto asignado a la reforma naval osciló con frecuencia de forma alarmante, realidad que se demostró a partir de 1631 cuando España quedó abocada a una guerra imparable en la que no hacía sino sacrificar recursos económicos y humanos, deteniéndose esa prometedora expansión naval. Los desafortunados combates acaecidos a lo largo de 1638 y 1639 que culminaron en Las Dunas, provocarían la pérdida de los mejores buques de combate y el hundimiento de esos ideales, forzando así la desaparición de España como potencia marítima, algunos años después.

Con todo, esta estructura a mediados de siglo estaba compuesta por las siguientes fuerzas: *las escuadras de galeras* que operaban en el Mediterráneo,<sup>66</sup> *la Armada del Mar Océano*, destinada a la defensa de las costas peninsulares y protectora de las armadas y flotas de América a España, con 56 galeones y cuya área de acción era especialmente el Atlántico Norte;<sup>67</sup> *la Armada de Flandes*, con base en Dunquerque y Ostende, destinada a cubrir el Canal de La Mancha y Mar del Norte;<sup>68</sup> *la Armada de la Guarda de*

<sup>64</sup> Su autor es un exiliado escocés, William Semple. Citado en R. A. Stradling, *La Armada...*, *op. cit.*, p. 50, nota 23 y C. Fernández Duro, *Armada española...*, *op. cit.*, pp. 5-79.

<sup>65</sup> J. Alcalá Zamora, *España, Flandes...*, *op. cit.*, p. 210.

<sup>66</sup> Eran las de la Guarda del Estrecho, la de Galeras de España, la de Génova, la de Nápoles y Sicilia y algunas otras galeras que eran tenidas en asiento con particulares, como las del Duque de Tursi.

<sup>67</sup> Hacia 1623 la Armada del Mar Océano constaba de más de 40 galeones, muchos de ellos barcos de guerra construidos para tal fin. Ver listas de octubre de 1623 en AGS GA, Leg 3148. Citado en R. A. Stradling, *La Armada...*, *op. cit.*, p. 74, nota 12.

<sup>68</sup> La historia de esta escuadra es curiosa. En 1604 Felipe III designó el puerto de Ostende para la instalación del Almirantazgo de los Países Bajos, prestando buenos servicios mientras se mantuvo la tregua. Con Felipe IV aumentaron los privilegios de esta institución a cambio de la obligación de mantener constantemente armada una escuadra de 24 navíos. Sus éxitos frente a los holandeses fueron muy aplaudidos e hicieron constantemente peligrosa la navegación para todos sus adversarios. A veces incluso participaron en el Mediterráneo, como refuerzo. Esta escuadra solía ir siempre en vanguardia de la Armada del Mar Océano. Pero después de 1640, la situación cambió. En 1644 los franceses tomaron Gravelinas y un año después un puerto situado próximo a Dunquerque. Pese a que lo recobraron los soldados españoles, se volvió a perder. Por último, sitiado Dunquerque, se rindió en 1646. A partir de entonces, fue en lo sucesivo una de las muchas que componían la armada española, ya sin la singularidad que le había caracterizado y que la había hecho tan peculiar.

*la Carrera de Indias*, Armada de la Carrera de Indias o Galeones de Tierra Firme, escolta de la Flota de Tierra Firme, que vigilaba el área de las Azores; *la Armada de Barlovento*, encargada de limpiar las aguas del Caribe de piratas e impedir el tráfico comercial ilegal; *la Armada del Mar del Sur*, cuyo objetivo era preservar los contactos entre el virreinato peruano y el istmo y asegurar los caudales que se giraban a Panamá.

A fines de siglo, la Hacienda estaba exhausta y al terminar su reinado la fuerza naval española había quedado limitada a un grupo poco numeroso de barcos. Es cierto que durante el reinado de Carlos II se promulgaron ordenanzas para reglamentar los asientos, el tamaño de los barcos y otras cuestiones tratadas con anterioridad. Es cierto también que los ataques corsarios a las flotas de Indias continuaron pese a los denodados esfuerzos por perseguirlos y castigarlos. Sin embargo, y aun con el agotamiento de los recursos humanos y materiales, el Imperio sobrevivió. Queda la reflexión última de preguntarse si era suficiente la supervivencia en esas condiciones.