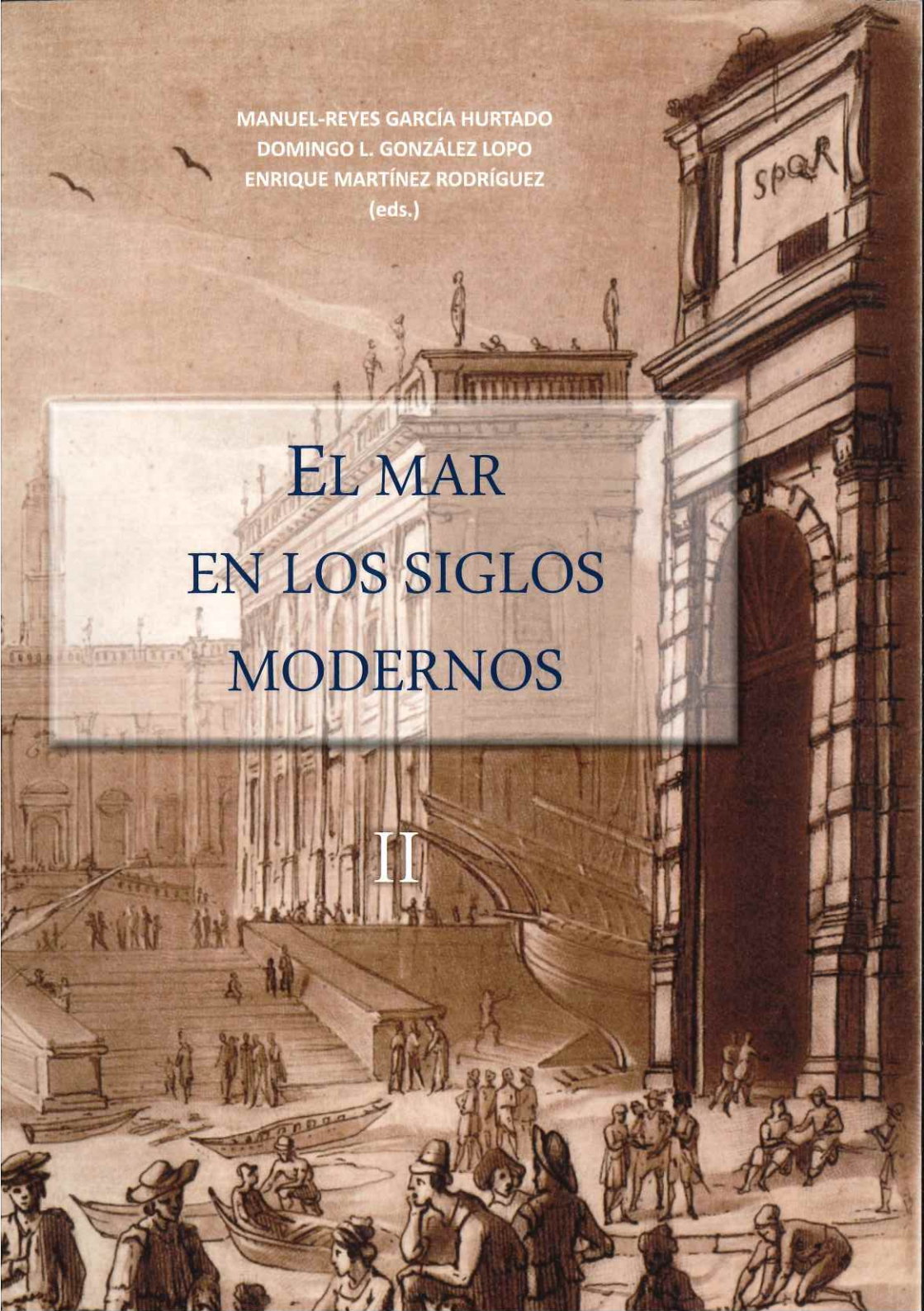


MANUEL-REYES GARCÍA HURTADO
DOMINGO L. GONZÁLEZ LOPO
ENRIQUE MARTÍNEZ RODRÍGUEZ
(eds.)

EL MAR EN LOS SIGLOS MODERNOS

II



El mar en los siglos modernos
O mar nos séculos modernos
Tomo II

Edición:

MANUEL-REYES GARCÍA HURTADO

DOMINGO L. GONZÁLEZ LOPO

ENRIQUE MARTÍNEZ RODRÍGUEZ

Santiago de Compostela, 2009

XUNTA DE GALICIA

El mar en los siglos modernos

O mar nos séculos modernos

Tomo II

Manuel-Reyes García Hurtado, Domingo L. González Lopo, Enrique Martínez Rodríguez (ed.)
Santiago de Compostela

XUNTA DE GALICIA

Nº de páxinas: 712

17 x 24 cm.

Índice: páxinas 5-9

ISBN Tomo II: 978-84-613-0648-0

ISBN Obra Completa: 978-84-613-0642-8

Depósito legal: C 947 - 2009

Materia: 94: Historia da Idade Media e Moderna en xeral.

Edición

XUNTA DE GALICIA Consellería de Innovación e Industria, Dirección Xeral de Turismo
S.A. de Xestión do Plan Xacobeo

© Os autores

© XUNTA DE GALICIA

Editores deste volume

Manuel-Reyes García Hurtado
Domingo L. González Lopo
Enrique Martínez Rodríguez

Coordinación da obra

Manuel-Reyes García Hurtado
Ofelia Rey Castelao
Domingo L. González Lopo

Imaxe da cuberta:

Claudio de Lorena, «A sea port, with a market on shore, and magnificent buildings adjoining». Procedo de *Liber veritatis, or a collection of two hundred prints after the original designs of Claude le Lorrain...*, London, J. Boydell, 1777.

Imprime:

Lugami Artes Gráficas
Infesta, 96
15300 Betanzos (A Coruña)

Los condicionantes de la vida en el mar para la formación de armadas: la monarquía de los Austrias madrileños y los marineros vascos

David García Hernán

Universidad Carlos III de Madrid

1. La singularidad de la vida en el mar en los buques de guerra

En los últimos tiempos están apareciendo algunos trabajos sobre aspectos logísticos navales que son cruciales para el entendimiento de cuestiones de fondo de la acción exterior de la Monarquía Hispánica. María del Carmen Saavedra, una de las grandes expertas de este tema, ya llamaba la atención sobre el hecho de que, inclinados los estudios en este campo, sobre todo, al tema de los recursos económicos (y, por tanto, a la fiscalidad), o bien hacia los aspectos puramente descriptivos sobre la organización de las armadas, se estaba eludiendo el tema fundamental de hasta qué punto lo militar determinó la evolución política y constitutiva del Estado de los Austrias. Abogaba, para ello, a descender a las realidades locales ante la imposibilidad de generalizar, ni en el espacio ni el tiempo; toda vez que este tipo de aproximaciones deben valorar la diversidad de relaciones entre la monarquía y las distintas autoridades intermedias¹. Pues bien, nuestro objetivo en la presente comunicación es insistir y profundizar en este prisma de interpretación, centrándonos especialmente en las relaciones entre la actitud de la monarquía ante uno de los medios navales más importantes, los recursos

¹ SAAVEDRA VÁZQUEZ, M. del C., «Presión militar e integración política en la España periférica: los inicios del proceso en Galicia», en CASTELLANO CASTELLANO, J. L., *Carlos V. Europeísmo y universalidad: Actas del Congreso Internacional*, Vol. II, Madrid, 2001. Vid. también, SAAVEDRA VÁZQUEZ, M. del C., «La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, V, (2006); entre otros.

humanos, como instrumento imprescindible para el desarrollo de su política (exterior e interior), concretando en algunos casos significativos de los marineros de las provincias marítimas vascas. Para ello, las levas y el reclutamiento, en su número y en su forma, son importantes, pero no el único de los factores que hemos de tener en cuenta en estas relaciones. Como veremos, la propia actitud de la monarquía y su política, condicionada por las singulares características de la vida en el mar, va a ser también determinante. Son, por tanto, los hombres los protagonistas de este estudio, especialmente en su circunstancia del especial cometido que suponía el embarque y la vida en el mar².

De la peligrosidad que tenía el oficio de marino y, lógicamente, el de marino de guerra, poco hace falta insistir. Se han descrito y sistematizado esos enormes peligros, entre otros sitios, en las *Disquisiciones Nauticas* de Cesáreo Fernández Duro, en el caso de las galeras y su «natural» medio de acción mediterráneo³, y, mucho más recientemente, para el ámbito oceánico, en el libro centrado en los naufragios de Pérez-Mallaína. En esta obra, además de describir de una forma terrible, pero real, los naufragios, se expone la cifra de unos setecientos navíos que naufragaron en esta época, y decenas de miles de hombre muertos en ellos⁴. Pero, igualmente, es bien elocuente la variada y numerosa documentación referente a los infinitos ruegos y oficios religiosos que se hacían cada vez que uno o varios barcos se hacían a la mar, o en el transcurso de su travesía naval; como, entre los muchos ejemplos, las rogativas que se hicieron en San Telmo, en San Sebastian, por la armada que apostó la provincia de Guipúzcoa en julio de 1607⁵.

Y –lo que más nos interesa a nosotros– la monarquía así lo reconocía ante la general estimación de este peligro. En un informe elevado al rey a finales del siglo XVII por el almirante general Don Antonio de Isasi Idáquez, se insistía en la necesidad de que las pagas de los marinos, que por aquel entonces se hacía en mitad de moneda de plata y mitad de vellón, fueran de moneda buena⁶. Otra cosa era que la monarquía acertara a corresponder en la medida necesaria a esos ejercicios en la mar tan «trauajosos».

Estaba claro que los evidentes y numerosos peligros hacían singular el servicio de las armas en el mar, pero también el grado de formación que se requería –lógicamente mayor cuanto más alto en el escalafón– para formar parte de las naos de la marina de los Austrias. Era muy importante la habilidad y suficiencia de los marineros, especialmente en los mandos

² Sobre la vida a bordo en los navíos de la Monarquía Hispánica, sigue siendo un referente obligado la obra de PÉREZ-MALLAÍNA, P.E., *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, Siglo XVI*, Sevilla, 1992. Por otro lado, además de las obras mencionadas, uno de los primeros esfuerzos en conocer los procedimientos y la proyección de la formación de las flotas de guerra fue el de PI CORRALES, M. de P., *España y las potencias nórdicas. La «otra invencible» 1574*, Madrid, 1982.

³ FERNÁNDEZ DURO, C., *Disquisiciones náuticas*, Madrid, 1876, 6 vols. Edición facsímil de Madrid, 1996, Vol. 2., Disquisición Octava: «La vida en la galera». También es interesante el clásico trabajo de OLESA MUÑIDO, F.F., *La Galera en la navegación y el combate*, Barcelona, 1972.

⁴ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., *El hombre frente al mar. Naufragios en la carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla, 1996.

⁵ [A]rchivo del [M]useo [N]aval, [M]anu[s]crito 87 / 133.

⁶ [B]iblioteca [N]acional de [M]adrid. Mss. 11011, ff. 228-230.

de carácter técnico o de responsabilidad. En la instrucción de Felipe III a su sobrino Manuel Filiberto, al nombrarle Capitán General de la Mar, en 1612, se ponía especial atención en que la gente de mar fuera «*de la auilidad, experiençia y suficiençia que conuiene*», especialmente en lo que se refería a los cómitres, sotacómitres y patrones de las galeras, y en sus otros oficiales que tenían a cargo a la marinería; añadiendo «*y por ser género de hombres que algunas veces no se hallan de la práctica que conviene, habéis de tener asimismo cuidado con los que fueren buenos y de servicio no se despidan ni licençien en el tiempo de la invernada*», salvo en forma limitada y sólo cuando la ausencia era inexcusable⁷.

No eran los marinos, ciertamente, carne de cañon que se la pudiera emplear, sin más, en la guerra, y sin ningún tipo de formación. Sabido es que, dentro de las fuerzas multinacionales de la Monarquía Hispánica, a los soldados españoles se les consideraba generalmente como superiores a la hora del combate y, en general, del servicio en el ejército⁸. En el año de 1606 se redactaba unas ordenanzas que iban a servir para la Armada del mar Océano y la flota de Indias. Además de, según el propio Felipe III, hacer justicia premiando y honrando a los que desempeñaban esta profesión, su objetivo era, fundamentalmente, conseguir marinos, y, además, que éstos fueran españoles⁹. Unos cuantos años más tarde, en las ordenanzas de 1633, Felipe IV declaraba que se debía elegir para oficiales a los mejores «*sin suplir este efeto ninguna persona de qualquier calidad y condiçion que sea*»¹⁰. Y, para las levas, se debía poner especial atención que la gente de mar tuviera la suficiente capacidad, debiendo examinar a los marineros un piloto que debía asistir a la leva, y teniendo que presentar los artilleros, que eran quienes más cobraban de la marinería, sus correspondientes títulos de tales¹¹. Sin embargo, la crónica falta de marinos no iba muy bien aparejada con estas exigencias. Era un dilema que tendrá atenazada a la Monarquía ante esta carencia de efectivos humanos tan fundamental. En el reinado de Carlos II el almirante Isasi Idáquez proponía que, como remedio ante la escasez de gente de mar y, sobre todo, de su formación, se volvieran a abrir las escuelas de marineros para huérfanos que se habían mantenido antiguamente¹². Y en aquellas ordenanzas de 1606 para la armada se establecía que en la provincia de Guipúzcoa residiera ordinariamente un cosmógrafo que enseñara el arte de navegar a todas las personas que lo quisieran aprender, para que se hicieran prácticos en este ministerio¹³. En fin, la complejidad del mundo naval en otras muchas vertientes se pone de manifiesto también en la obra clásica de López Piñero sobre los aspectos técnicos de la navegación¹⁴.

⁷ BNM. Mss. 8850, fól. 7r.

⁸ GARCÍA HERNÁN, D., *La cultura de las guerras y el teatro del Siglo de Oro*, Madrid, 2006, apartado: «Español, prototipo de guerrero y de hombre».

⁹ AMN, Ms. 76 / 48.

¹⁰ Se debía echar mano de las «personas de más servicio, valor, prudencia y experiencia que se allaren». BNM. Mss. 8224, fól. 3v.

¹¹ BNM. Mss. 8224, ff. 25r.

¹² BNM. Mss. 11011, ff. 228-230.

¹³ AMN, Ms. 76 / 48.

¹⁴ LÓPEZ PIÑERO, J.M., *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, Barcelona, 1986.

Lógicamente, a todas estas dificultades y enormes obstáculos que suponía el servicio en el mar, había que añadir los generalizados defectos y prácticas fraudulentas que se experimentaban, en el campo logístico, en todos los ejércitos de la época. En la marina de guerra, por ejemplo, también se daba la costumbre tan extendida de suplantar a otro en las correspondientes muestras para cobrar su sueldo¹⁵; cosa contra la que constantemente clamaba —señal inequívoca de su recurrente incumplimiento— la normativa real¹⁶. Y también se prestaba la marina a otra práctica contra la que se repitieron las prohibiciones en las ordenanzas, aprovechar el viaje de la armada para hacer negocios de comercio, ocupando un sitio en el buque que debería estar dedicado solamente a las funciones militares¹⁷.

Todo esto hacía que el monarca tuviera que dedicar especial atención a las cosas de su marina de guerra. En determinados momentos, la iniciativa real ahondaba en detalles que, en otro contexto, habían de ser abordados o resueltos por sus subordinados. Como cuando, en un Real Despacho a Antonio de Oquendo, capitán entonces de la escuadra de navíos de Vizcaya, a principios de Mayo de 1607, el soberano le informaba sobre detalles acerca de las formas de maniobrar y el daño que se podía hacer al enemigo a raíz del encuentro con la armada holandesa en la vigilancia del Estrecho de Gibraltar¹⁸; o cuando se preocupaba con profusión por la asistencia espiritual de los marineros¹⁹. Aunque, quizás nada tan significativo, como esas extensas, densas, y pormenorizadas ordenanzas sobre el gobierno de la Armada del Mar Océano de 1633, que por su detalle y sistematización, bien parecen adelantarse un siglo y entrar de lleno en el espíritu racionalizador y funcional de la centuria ilustrada²⁰.

Y esa preocupación, expuesta igualmente en la elaboración de ordenanzas para la marina en más ocasiones de lo que era habitual para el ejército, se traducía también en que no se desaprovechara, al menos en el plano normativo, esa posibilidad de servicio que entrañaba la estancia por seis meses en una galera de aquellos que querían hacer profesión de caballeros y colgarse un hábito de las órdenes militares. Así se expresaba con profusión en la Instrucción ya aludida de 1612²¹, y también en las ordenanzas de 1633. Además, igualmente se contemplaba el servicio de los gentileshombres de boca y otros criados de la corte²², así como de aventureros que sirvieran a su costa para poder hallarse en situaciones que se reconocieran sus servicios y méritos, a los que se debía tratar con consideración²³.

Por supuesto, otra peculiaridad de la guerra en el mar era la importancia suprema de la disciplina. Ya en el primer folio de las ordenanzas de 1633 se ponía esto de manifiesto: «La

¹⁵ BNM. Mss. 2816, fol. 309 r.

¹⁶ Sobre que no se debían abonar pagas muertas: BNM. Mss. 8850, fol. 16r.; y «Que las libranzas no se hagan en cabeza de persona supuesta». BNM. Mss. 8224, fol. 12 v.; por ejemplo.

¹⁷ BNM. Mss. 8850, fol. 12r.; BNM. Mss. 8224, fol. 3V.

¹⁸ AMN. Ms. 87/ 7, fol. 122.

¹⁹ BNM. Mss. 8850, fol. 9r. y v.

²⁰ BNM. Mss. 8224, ff. 1-40.

²¹ BNM. Mss. 8850, fol. 14r. y v.

²² BNM. Mss. 8850, fol. 14r. y v. Tanto de los caballeros como de los cortesanos, también se contempla su servicio en las ordenanzas de 1633. BNM. Mss. 8224, fol. 4r.

²³ BNM. Mss. 8224, fol. 4V. También esta circunstancia se contemplaba en la Instrucción de 1612.

buena observancia de la disciplina militar y lo demás que pertenece a la navegación es la primera parte de la obligación de mi capitán general de la dicha armada»²⁴. Los castigos para los marineros merecedores de ellos debían ser, según la normativa, rigurosos y ejemplares²⁵, especialmente para dos gravísimas faltas: el pecado nefando y la desobediencia a los capitanes y superiores²⁶.

Esta férrea disciplina, junto con todos los avatares y peligros, y la dureza extrema de la vida en el mar, hacía que no fuera precisamente una elección fácil servir en la marina de guerra. De hecho, pocas cosas hay tan significativas como que se podía pensar en fingir en ser hereje para pasar a manos de la Inquisición, y así liberarse del servicio, como se deduce de la Instrucción naval de Felipe III²⁷.

Ante todas estas circunstancias, como es del todo obvio, se concedía la máxima importancia al hecho de reclutar marineros, tanto para poseer los suficientes como, con ese hecho, para quitárselos potencialmente a las naciones enemigas; toda vez que se daban casos en Guipúzcoa, por ejemplo, de marineros que iban a servir en los barcos de las potencias enemigas²⁸. Una vez que se accedía a la marinería, estaba prohibido servir en navíos extranjeros «*de marchante ni de otra manera*», bajo pena de cuatro años de galeras²⁹. Pero, la gran contradicción, en la que estaba faltalmente sumida la monarquía era la siguiente. Con esas condiciones tan extremas que se han descrito, ¿cómo se podía esperar obtener los efectivos humanos que realmente se requería para las empresas de guerra de la monarquía? En esta grave tesitura, había que moverse, ineludiblemente, entre la presión y la concesión. Y, por supuesto, las levas y el reclutamiento eran, pues, una cuestión de primerísimo orden.

2. La presión: las levas y el reclutamiento

Dentro de los nuevos estudios de la Historia de la guerra, y entre aquellos que subrayan la importancia de los aspectos logísticos, los encaminados a describir y valorar los mecanismos de reclutamiento y sus efectos son de los más abordados, aunque todavía quede bastante por hacer también en este campo. La óptica de la negociación es la indicada para contemplar este complejo, pero determinante, proceso. Es ese escenario contractual que se está subrayando en los últimos años, como demuestran las obras señeras de Mackay, para la corona de Castilla, y Enrique Solano, para la de Aragón, por ejemplo, el que dominaba los mecanismos de formación de fuerzas militares³⁰, especialmente en este último caso. Esos «tiras y aflojas» de los

²⁴ BNM. Mss. 8224, fol. 1V.

²⁵ BNM. Mss. 3158., ff. 27-65. Cap. XVI. (fol. 46 y ss).

²⁶ BNM. Mss. 8850, fol. 10r.

²⁷ BNM. Mss. 8850, fol. 9 v.

²⁸ AMN, Ms. 76 / 65, 68, y 69.

²⁹ AMN, Ms. 76 / 48.

³⁰ MACKAY, R.F.: *The Limits of Royal Authority. Resistance and Obedience in Seventeenth-Century Castile*, Cambridge, 1999; SOLANO CAMON, E., *Poder monárquico y estado pactista (1626-1652). Los aragoneses ante la Unión de Armas*, Zaragoza, 1987.

que hablaba M. Carmen Saavedra para el caso gallego en las armadas, parecen una constante en este tema, a partir de las presiones de la monarquía para la detracción militar y, en este caso, marinera, y la reacción de las fuerzas locales argumentando que éstas eran cuestiones que atañían a la Monarquía. De todas formas, si había que contribuir con efectivos humanos y dinerarios, había que sacar algo a cambio, y es por eso que, como en el caso gallego, comienzan estas «negociaciones» que llevarán, desde la iniciativa militar, a una nueva vertebración política del territorio³¹.

A esas negociaciones había que añadir el importante ingrediente –nuclear en los objetivos de este trabajo– de la dificultad que tenía la monarquía en el caso de la marina de levantar la mano para atraer todo lo que se pudiera a la gente de mar que necesitaba; mientras que, por otra, parte, la vida en el mar condicionaba, necesariamente, la existencia de unos planteamientos de disciplina y de experiencia en el servicio mucho más duros que en las otras fuerzas militares de la monarquía. La iniciativa monárquica entre finales del siglo XVI y la centuria siguiente se movió difícilmente –no podía ser de otro modo– entre estas dos aguas, con posturas ambiguas y, a veces, contradictorias, con la mente siempre puesta en obtener la mayor parte de efectivos humanos, el gran capital de la marina. Para ello llevó a cabo, como veremos más adelante, diversas y numerosas estrategias de convencimiento que pretendía superar, si no todos, algunos de los retos más importantes.

En esta dialéctica de acción y reacción en ese proceso negociador, las presiones del rey son indudables, como se puede ver también con claridad en el caso de las provincias vascas. En el último tercio del siglo XVI se hicieron evidentes las presiones de Felipe II para que se alistaran marineros para sus armadas. Con ocasión de la que se reunía para ir a luchar a la isla Tercera, a raíz de la batalla que se había de dar contra la escuadra francesa en el contexto de la anexión de Portugal, en Marzo de 1582, el capitán general de la provincia de Guipúzca, García de Arce, tenía sus controversias con la Diputación de las juntas de este territorio porque había habido quejas de su métodos coercitivos para el reclutamiento. La Junta General de Guipúzcoa había dado cuenta, para su amparo y protección, a su Diputado General de la provincia de que el rigor empleado *«es en deservicio de S.M. y es en total destrucción desta provincia... y lo deseamos no se destruía absolutamente la gente de los puertos desta provincia»*³². En su descargo, García de Arce expresaba que se habían ofrecido hasta 12 ducados a cada marinero de adelanto para su alistamiento, además de 2.000 maravedías a cada una de las 12 plazas de ventaja, y 8.000 a los pilotos, y que, a pesar de haberlo pregonado con insistencia y divulgado en los púlpitos no se había conseguido el efecto. Entonces, argumentaba que el hecho de haber echado a suertes el alistamiento, no había sido una orden suya, sino uno concierto al que había llegado con las justicias y regimientos de los pueblos, que eran quienes habían llevado a cabo este procedimiento; sin que eso significara que el Diputado *«pierda cosa alguna de sus libertades, ni quede obligado a cosa que no le esté*

³¹ SAAVEDRA VÁZQUEZ, M. del C., «Presión militar e integración política en la España periférica: los inicios del proceso en Galicia», en CASTELLANO CASTELLANO, J. L., *Carlos V. Europeísmo y universalidad: Actas del Congreso Internacional*, Vol. II, Madrid, 2001.

³² AMN, Ms. 40bis / 14.

bien». Pero lo más expresivo del caso es que, finalmente, para poder conseguir sus propósitos de alistamiento, García de Arce rogaba a Guipúzcoa en una carta fechada dos días más tarde, que le permitiese llevar en su cometido a dos licenciados que estaban bajo su jurisdicción: «...con lo qual la gente se levantará con más brevedad y voluntad...»³³. Un ejemplo clarísimo de lo complejos que eran los medios de detracción militar ante los límites jurisdiccionales.

Ante esta y otras muchas circunstancias en este sentido, el rey ya tenía experiencia clara de estas dificultades, y en una Real Cédula fechada en Lisboa en Noviembre de ese mismo año de 1582 para conseguir la «gente mareante» necesaria para los navíos de la provincia de Guipúzcoa, y otros 400 marineros para la armada que se estaba juntando en aquella capital portuguesa para operar en 1583, expresaba que se había de procurar conducir todos los hombres de la mar de la provincia. El monarca tenía noticia de que iban ordinariamente cada año a Terranova y a otros viajes que les hacía estar ausentes de su provincia, y expresada, con sus más que razonables prevenciones, que se hiciera el alistamiento «sin dificultarlo ni poner en ello impedimento alguno»³⁴.

Más tarde, el capitán general de la provincia de Guipúzcoa y alcaide de Fuenterrabía en 1591, Juan Velázquez, también procedería con métodos coercitivos y de presión inusual en la villa de Rentería. Esta villa se quejaba de que no se había respetado la tradicional aceptación real de la voluntariedad del servicio, mientras que Velázquez había obligado a que las villas y lugares marítimos dieran más «de manera que en las dichas villas no quedan marineros necesarios para el servicio deellas, y su gov.no para traer provisiones y otras cosas que las combiene»³⁵.

A finales de la centuria, los abusos en las presiones sobre los marineros de las provincias vascas se generalizaban y, además, con métodos cada vez más diversos. Martín de Aróstegui, coronel de Guipuzcoa, prohibirá a los dueños y maestros de chalupas y pinazas de las villas de Guetaria y Motrico salir a pescar mientras no se dieran los marineros pedidos³⁶. Y en Julio de 1597, en una carta de la villa de Deva a la Diputación de Guipúzcoa se decía que el corregidor había destituido a su alcalde, Juan Pérez de Anciondo, hasta que se dieran los marineros que pedía el general Urquiola³⁷.

A principios del siglo XVII, el que sería famoso almirante Antonio de Oquendo, en sus funciones de reclutador (meritorio), con tal de hacer leva con mayor número, pretendía recoger de la cárcel a unos marineros que estaban en ella antes de alistarse. Incluso el rey tuvo que pararle los pies en esta pretensión³⁸. En 1609, se ponían de manifiesto una vez más en un despacho real a Oquendo las dificultades que había para llevar cien marineros que debían ir a Galicia en los navíos de la armada real³⁹. Y, por otro lado, al igual que lo hiciera Deva,

³³ AMN, Ms. 40bis / 10 y 11.

³⁴ AMN, Ms. 40bis / 13.

³⁵ AMN, Ms. 76 / 31.

³⁶ AMN, Ms. 76 / 118.

³⁷ AMN, Ms. 76 / 134, ff. 376-377.

³⁸ AMN, Ms. 87 / 7, fol. 182.

³⁹ AMN, Ms. 87 / 7, fol. 186.

también Rentería se quejaría de que su corregidor había encarcelado a Pedro de Salazar, alcalde de la villa, por no haber podido dar los marineros que se pedían⁴⁰.

Los efectos de esta política era lógico que tuvieran sus graves consecuencias en cuanto a las posibilidades futuras de reclutamiento. En 1621, a raíz de una Real Cédula para el levantamiento de marinos a cargo, una vez más, de Antonio de Oquendo, la villa de Motrico expresaba que el monarca debía tener en consideración las anteriores detracciones para la marina en la villa («*la saca de marineros que ha havido en todos los años*») y la consiguiente despoblación, llegando a la «*pobreza y poco número de marineros que hay en los puertos de mar de esta provincia, porque es cierto que por estar tan imposibilitados de marineros no les es posible dar más número del actualmente tienen en servicio de S.M.*». Y como no se podían sacar ya marineros de allí, proponía la villa de Motrico que se sacaran de las villas del interior⁴¹.

Por todo ello, la monarquía cada vez tomaba más prevenciones sobre la complejidad que iban a tener las iniciativas para el reclutamiento de gente de mar, previendo todo tipo de posibilidades, como se expresaba en 1623 al proveedor de armadas en las Cuatro Villas, Fernando de la Riva Herrera, sobre la leva de marineros para la Armada del Mar Océano que tenía como capitán general a Don Fadrique de Toledo⁴². Unas prevenciones que, en cierta forma, asumían de antemano esa dificultad y, por tanto, la actitud no podía ser otra que presionar, pero sólo hasta donde se pudiera; dando por buenas, por ejemplo, cifras que en principio no eran las demandas⁴³. Por ello, era lo más frecuente que en el saldo final de los marinos que debían ir en una determinada escuadra faltaran muchos más que sobraran a la hora de pasar las muestras, como, por ejemplo se puede ver en la relación que se hizo el 29 de Julio de 1639 en Cádiz sobre la gente de mar de los navíos de la Armada del Mar Océano⁴⁴. Una vez en la armada, se hacía todo lo posible para mantenerlos allí y evitar las desertiones, de las que hablaremos en breve, y se restringían las licencias al máximo. Las instrucciones y ordenanzas insistían siempre en este punto, tanto para la marinería como para los mandos⁴⁵.

3. La presión y la concesión: la actitud ante las desertiones

Capítulo aparte merecen las numerosas desertiones que se daban no sólo en el ejército, sino también, y con bastante insistencia, en la marina. Incluso teniendo en cuenta que aquí

⁴⁰ AMN, Ms. 76 / 45, fol. 130.

⁴¹ AMN, Ms. 76 / 79, fol. 211 r. y v.

⁴² AMN, Ms. 40bis / 120.

⁴³ AMN, Ms. 87 / 7, fol. 182.

⁴⁴ AMN, Ms. 87 / 7bis, fol. 413.

⁴⁵ «...Y que en el verano no se dé licencia a ninguno ni mo fuere con muy justa causa y pongan tiempo». BNM. Mss. 8850, fol. 7r. Para el caso de los mandos, se decía en las ordenanzas de 1633: «No se an de dar licencias para susentarse de la Armada al maestre de campo general, maestros de campo, coroneles generales de escuadra, caabos ni gobernadores de galeones... para que io se les mande dar cuando convenga». BNM. Mss. 8224, fol. 4r. El subrayado, es nuestro, para recalcar la importancia que se daba desde las instancias reales a estos temas.

eran más difíciles, por cuanto resultaba prácticamente imposible la deserción una vez a bordo de un buque de guerra.

Dada la dificultad de la deserción una vez en mar abierto, lo más frecuente era que algunos que se alistaban y, en consecuencia, cobraban las pagas adelantadas por ello, no acudieran luego a servir en los navíos, y se quedaban en tierra⁴⁶. En algunas ocasiones, el número de estos desertores era muy elevado (hasta el punto de que la armada quedaba paralizada) y las autoridades locales, una vez más, no sólo no cooperaban en la búsqueda de los culpables, sino que los conocían y «contemporizaban» con ellos, y no les arrestaban, como era su obligación, ante las presiones de los oficiales reales. En Diciembre de 1596, Diego Fernández de Arteaga, corregidor de Guipúzcoa, daba una comisión a Pedro Davil de Aguirre, alcalde de Motrico, para prender a los marineros que desertaron de la armada., en estos términos: «*lo auéis dexado de haçer contemporiendo con ellos por ser deudos y amigos vros. y v^{os}. dessa dha. u^a.*»⁴⁷.

Y éste no es, ni mucho menos, el único caso en este marco espacial. Unos años antes se tuvo que dar una sentencia por parte de las instancias reales, concretamente del capitán general Juan Velázquez, contra los marineros que no habían acudido a servir en los navíos de se dirigieron desde el puerto de Pasajes a la costa de Bretaña en 1593. El asunto, con el apoyo de la diputación de Guipuzcoa, todavía coleaba en 1600, con la pretensión de ésta de que fuera suspendida esta sentencia⁴⁸.

Como es fácil de concluir, todo esto era fundamental en ese proceso de vertebración de la autoridad a partir de la detracción militar que se estaba produciendo, lentamente, en aquellos momentos. Y, en un plano más concreto, obviamente ésta es también una muestra, aunque indirecta, de las cesiones que debía hacer el rey en el reclutamiento, debiendo pagar antes de tener la certidumbre de realizarse el servicio, ante la escasez de marinería para levantar.

El monarca quería acabar con estas prácticas en las ordenanzas de 1633: «*Y porque algunos marineros de las levas suelen quedarse en tierra después de recibidas las pagas adelantadas, mando que sea muy diligente averiguación de los que fueren tomándoles muestra al salir de la armada del puerto*». De lo que se deduce que también debía ser habitual la práctica de algunos que pasaban la muestra y luego se escapaban a tierra. Y para acabar con esto, exigía el monarca el máximo control⁴⁹; exponiendo numerosos y detallados artículos en las ordenanzas sobre las muestras que habían de pasar los soldados⁵⁰.

Pero la cuestión no era tan fácil de resolver, y, sobre todo, en este contexto de necesidad extrema de las especiales circunstancias del servicio en el mar, y de la falta constante, y, a veces, extrema, de marineros, no se podía hacer (por lo menos no sólo) a través de la fuerza

⁴⁶ AMN. Ms. 87 / 7, fol. 183.

⁴⁷ AMN, MS. 76 / 77, fol. 208 r.- 209 r. Por otra parte, el que sería también corregidor de Guipúzcoa Bernardo Real, a instancias del propio soberano, también tuvo que proceder contra los marineros que desertaron de la Armada del Mar Océano. AMN, MS. 76 / 53.

⁴⁸ AMN, Ms. 0076 / 042, ff. 114-115.

⁴⁹ BNM. Mss. 8224, fol. 25v.

⁵⁰ BNM. Mss. 8224, fol. 20r. y ss.

y de los métodos coercitivos. Ciertamente, el monarca se encontraba en una situación difícil navegando entre esas dos aguas de la dureza y la disciplina por un lado, y la necesidad de no excederse con estos métodos ante la posibilidad de que cesase la detracción, por otro. Son muy ilustrativas de esta circunstancia fundamental –que explica muchas acciones de gobierno con respecto a los procedimientos militares– frases como las del monarca a Antonio de Oquendo sobre los desertores de la leva que le había encomendado hacer en 1608:

«Bien será que prozedáis a castigo contra los marineros que halláredes de los que os costase haverse huido de mis armadas, que en virtud de esta carta os doy comisión y facultad para ello quan bastante se requiere, con inibición de qualquier justizia destes reinos, pero haréislo con consideración de no impedir la leva con el castigo, y que no ha de ser de pena afrentosa»⁵¹.

Es decir, había que demostrar autoridad, pero no demasiada... Era también ese constante «tira y afloja» de la política real en el contexto de la negociación para la detracción. Algo que se puede ver, con respecto a este tema de la desertión, pero también en otros contextos navales. Por ejemplo, en el bando de Melchor de la Cueva y Enríquez, gobernador de las Galeras de España, por el que, a instancias del rey, se condenaba a los marineros y soldados fugitivos «solamente» a seis años de presidio, en lugar de a muerte, tal y como se había ordenado en el bando sobre este efecto que había echado el Marqués de Villafranca⁵².

El rey solía «perdonar por esta vez», en muchas ocasiones, ante los flagrantes casos de desertión, acuciado como estaba para mantener sus barcos con los efectivos humanos necesarios⁵³. Es claro, por consiguiente, que los métodos de coacción no valían por sí solos, ni mucho menos, para solventar las constantes necesidades de hombres para la marina de guerra. Se debía alternar la mano dura con la comprensión de las dificultades, si no quería arriesgar lo que hasta entonces se estaba consiguiendo en el terrano de la detracción militar para sus medios navales. Nos atreveríamos a decir que, en realidad, el rey no podía actuar de otra manera; y, por eso, las iniciativas son muy similares a finales del siglo XVI y en el XVII, a pesar de las diferencias evidentes de los monarcas en su estilo general de gobierno. Había que ofrecer, más que castigar, ante las graves necesidades logísticas de la ambiciosa política militar que arrastraban los no menos gigantescos planteamientos defensivos del Monarquía Hispánica.

4. La concesión: las estrategias de convencimiento

No cabe duda de que había de andarse con cuidado para no hacer de la profesión de marino de guerra un infierno todavía mayor de lo que era, y que pudiera espantar a los pocos locos que estuvieran por la labor de servir en los bajeles del rey. En la primavera de 1608, el

⁵¹ AMN. Ms. 87/ 7, fol. 176.

⁵² AMN, Ms. 81 / 107, ff. 545-546.

⁵³ AMN, MS. 76 / 76.

corregidor de la provincia de Vizcaya, el licenciado Diego de Soto, escribía al monarca que la gente de mar de aquellas costas había tomado a mal que se les llamase al embarque de la armada sin haber enviado primero los correspondientes comisarios con dinero para liquidar las cuentas de lo que se les adeudaba, como se había hecho siempre. En consecuencia, el soberano mandaba a su capitán general de la escuadra de navíos de Cantabria, en ese momento Antonio de Oquendo, que accediera puntualmente a esa petición, y añadía: *«lo que conviene a mi servicio es hazer en ello lo que está puesto en costumbre, y así lo executad que ya véis cuánto importa atraer a esa gente con buen tratam.to»*⁵⁴.

En efecto, poco se equivocaba el monarca. El «buen tratamiento» era fundamental, y se podía convertir en un elemento estratégico de primer orden. Por lo menos, actuaba en consecuencia. Tanto en las galeras, donde no sólo los buenas boyas⁵⁵, sino también la chusma debía ser (en teoría) bien tratada (obsérvese lo contradictorio del argumento teórico, habida cuenta de las especiales circunstancias del servicio en estos puestos)⁵⁶, como en los buques del Océano, los marinos debían ser favorecidos. Con respecto a estos últimos barcos, en la documentación aparece constantemente la idea de que, ante todo, había que conservar y mantener a los efectivos que ya se tenían; y, por eso, decía el rey en sus ordenanzas que los capitanes de mar, pilotos, maestros, contra maestros, condestables y los otros oficiales de la armada fueran favorecidos por «la falta y necesidad que hay de ellos y lo mucho que conviene conservarlos»⁵⁷. En lo que se refiere a la infantería y la gente mareante, también debía ir bien tratada y mantenida *«para que tenga el lustre, fuerzas y salud necesaria para servirme»*⁵⁸. Se reconocía incluso, en las ordenanzas de 1633, que la falta de ese buen tratamiento era causa de muchos problemas en las costas del norte y en otras partes. El capitán general y el veedor general debían poner especial atención en inquirir e investigar los casos que hicieran lo contrario para que *«no desampare mi servicio la gente de guerra y mar de la dicha armada»*. Se quejaba también el rey de que el mal trato propiciado por algunos contra maestros y guardianes había obligado a marineros y grumetes no sólo a dejar el servicio de su Católica Majestad, sino a enrolarse en naos particulares y de marchantes, con el consiguiente mal ejemplo que eso podía dar para los demás o a *«los demás que intentan sentar plaças»*. Con ello, se estaba haciendo mucho daño en las levas de Cantabria y otras zonas, y ordenaba el rey que *«el evitarse [estos maltratos] sea uno de los principales cuidados de mi veedor genera»*⁵⁹. Esos buenos tratos incluirán –y esto también se repite mucho en la documentación– el hecho de que, durante la época de la internada, los marineros pudieran volver a sus casas⁶⁰.

⁵⁴ AMN. Ms. 87/ 7, fol. 173.

⁵⁵ BNM. Mss. 8850, ff. 6v. y 7r.

⁵⁶ BNM. Mss. 8850, ff. 5r.

⁵⁷ BNM. Mss. 8224, fol. 2r. y 2v.

⁵⁸ BNM. Mss. 8224, ff. 2r. y 2v.

⁵⁹ BNM. Mss. 8224 fol. 6r.

⁶⁰ AMN, Ms. 0087 / 017, fol. 494. Ya desde muchos antes se contemplaba que se excusara el navegar en invierno, que se les diera licencia a los marineros, junto con un ayuda para volver a sus casas, y que cobraran pese a no estar en servicio, la mitad del sueldo, como se reflejaba en las ordenanzas de 1606. AMN, Ms. 76 / 48.

Lógicamente, si había que incentivar, los sueldos eran un capítulo principal. El dinero empleado en sueldos y en ventajas era considerado una inversión en buen servicio para la Monarquía⁶¹. En la Real Cédula de Felipe III con las ordenanzas de 1606, en su artículo primero, ya se expresaba con claridad⁶². Evidentemente, como ocurría en todos los sectores de las fuerzas de guerra de la Monarquía, una cosa era la teoría, y otra la práctica.

No obstante, estaba establecido que se dieran cinco pagas de adelanto para quienes se enrolaran, lo que, para el caso de los marineros importaba a finales del siglo XVI 15 ducados⁶³. Para atraerse más marineros, los encargados de las levadas podían incluso ofrecer más dinero en circunstancias especiales⁶⁴. Además, siempre existía la posibilidad de obtener una ventaja, que, como en el ejército, suponía una paga adicional sobre el sueldo. Como ya se ha avanzado, los artilleros eran quienes más cobraban dentro de la marinería de un navío: seis ducados al mes a finales del siglo XVII, mientras que los marineros obtenían cuatro, los grumetes 30 reales y los pajes 2 ducados⁶⁵.

Pero los peligros eran muchos como para que por el sueldo, sin más, hubiese la suficiente atracción para ser tan temerario y enrolarse en la armada real. La monarquía ofrecía un amplio elenco de posibilidades para avivar las inclinaciones al mar de los más reacios. En la vida a bordo, según las intenciones de «atracción» de la monarquía, se debía premiar con largueza a quienes habían servido y servían bien, y el soberano tenía diversas iniciativas en este sentido. En 1608, por ejemplo, se requería de Antonio de Oquendo que informara si entre la gente de su escuadra había alguien acreedor de las recompensas concedidas a la marinería en las últimas ordenanzas⁶⁶. No parece dudable, por lo menos en este caso, que el rey no quisiera cumplir sus ordenanzas de bien tratar e incentivar a los marineros. Además, en estas ordenanzas –las de 1606– se consignaba que los altos mandos de la marina se eligieran entre la gente que hubiera servido mucho tiempo en ella, obviando cualquier solicitud que no se ajustara a esta exigencia «de qualquier calidad que sea...»; y no se había de dar plaza de capitán si no se hubiese navegado seis años continuos en las armadas reales⁶⁷. En las ordenanzas de 1633 se decía que había que tener especial cuidado en dar las plazas de oficiales a los mejores marineros y los de más antigüedad, además de que no se podía asentar plaza de piloto sin haber pasado el examen correspondiente y tener «*noticia de su arte q. se requiere*», estando encargado el veedor general de supervisar estas cuestiones con especial interés⁶⁸.

Evidentemente, tal como también ocurría en el ejército, el reparto del botín en las circunstancias en que se podía era algo nada superficial, y con lo que contaban también los marine-

⁶¹ BNM. Mss. 8850, fol. 13v.-14r.

⁶² AMN, Ms. 76 / 48

⁶³ AMN, Ms. 40bis / 12; AMN, Ms. 76 / 48; AMN, Ms. 40bis / 29; entre otros.

⁶⁴ A finales del siglo XVI la villa de Motrico llegó a protestar porque el general Antonio de Urquiola ofrecía más pagas a los marineros de Deva que a los suyos. AMN, Ms. 76 / 38.

⁶⁵ BNM. Mss. 11011, ff. 228-230.

⁶⁶ AMN. Ms. 87/ 7, fol. 169.

⁶⁷ «Y yo tendré particular cuidado –decía el rey– de honrar y hacer merced a los que fueren mereciendo». AMN, Ms. 76 / 48.

⁶⁸ BNM. Mss. 8224, ff. 24r. y v.

ros, como una de sus prestaciones potenciales importantes. Ese reparto estipulado de forma bastante detallada, pretendía ser todo lo justo que se pudiera, proporcionalmente de acuerdo con el rango; reglamentándose, además, que los prisioneros que en buena lid tomaren los soldados de las galeras y armadas no se los podían tomar los capitanes con títulos indebidos, como solía ocurrir con demasiada frecuencia⁶⁹. En ocasiones, el botín era realmente extraordinario, especialmente, claro está, en la guerra de corso⁷⁰.

Además de estas posibilidades de beneficios materiales, la monarquía ponía especial cuidado, desde luego, en una iniciativa, en su complejidad, pionera en todo el mundo en este sentido. Nos referimos a la asistencia médica y también espiritual de sus marineros. En las ordenanzas también se expresaba que los enfermos debían ser bien tratados y curados, existiendo la obligación en las galeras de tener un médico que fuera cirujano en cada escuadra de ellas; así como de que hubiera suficiente provisión de medicinas y las otras cosas necesarias para este fin. Los capellanes, llegado el caso, debían ayudar a bien morir a estos enfermos⁷¹. La importancia con que se tomaban estos temas quedaba bien patente en las ordenanzas de 1633, en que se dedicaba mucho espacio (18 artículos) al hospital de la armada, una vez más, «por lo mucho que ymporta para la conservaz.on de la gente de mis armadas y exércitos...»⁷².

A la «sanidad espiritual» también se dedicaban extensos párrafos en las ordenanzas⁷³, pero quizás pocos elementos de juicios tan significativos como la extraordinaria extensión que se otorga en un «*Inventario general de lo que se necesita para armar una galera sencilla y ponerla en estado de navegar durante una campaña regular*», a la capilla. Era, con mucho, el apartado más extenso de todo el minucioso inventario en cuestión⁷⁴.

Por otro lado, cuando ocurría un naufragio, estaba establecido que los organismos de la Monarquía acudieran en ayuda de las familias afectadas por la desgracia. Por ejemplo, el Consejo de Indias prometía hacerse cargo de parte de las pérdidas del bajel de Jaciento Antonio de Echeverri, que se había hundido haciendo la defensa de la carrera de Indias⁷⁵. Además, las ordenanzas decían que se diera una paga a los marineros que morían en servicio (para costear sus honras fúnebres y pedir por su alma), y a los que se despedían del servicio por causas legítimas⁷⁶. A estos últimos se les debía pagar, además, los gastos del viaje a sus casas en las internadas, normalmente facilitándoles la embarcación para ello⁷⁷. Estas prevenciones teóricas, también parece que pasaron al terreno más auténtico de los hechos, ya que en un despacho del rey a Antonio de Oquendo de Mayo de 1608, se observa el interés regio por que se paguen a los huérfanos de los marineros muertos alguna indemnización⁷⁸.

⁶⁹ BNM. Mss. 8850, fol. 11v.-12r.

⁷⁰ BNM. Mss. 2368, ff. 57-58.

⁷¹ BNM. Mss. 8850, fol. 10V.-11r.

⁷² BNM. Mss. 8224, ff. 22 v. y ss. (artículos 214 a 231, ambos inclusive).

⁷³ BNM. Mss. 8850, fol. 9r. y v.

⁷⁴ AMN, Ms. 82Bis / 3. Para la asistencia espiritual en las armadas y galeras, vid. GARCÍA HERNÁN, E., «La asistencia religiosa en la armada de Lepanto», *Anthologica Annua*, (1996).

⁷⁵ AMN, Ms. 85 / 57.

⁷⁶ BNM. Mss. 8224, fol. 15r.

⁷⁷ BNM. Mss. 8224, fol. 5r.

⁷⁸ AMN, Ms. 87 / 7, fol. 177.

Y también, algo tan característico del Antiguo Régimen, como el hecho, no poco ansiado por las gentes de la época, de poder ampararse en una jurisdicción y fuero especial. Así, en 1623 el joven Felipe IV despachaba una Real Cédula para que los jueces de Panamá y los gobernadores de los puertos de las Indias no se entrometieran en las causas de los marineros, sino que se remitieran a la capitania general de la armada de Antonio de Oquendo o a la Junta de Guerra de Indias⁷⁹. Unos años antes, se había establecido en las ordenanzas de 1606 alguna media tendente a aquel fin, como la de que en ningún puerto de la Monarquía donde invernarán las armadas reales ninguna «*justicia de tierra*» pudiera conocer de las causas civiles y criminales de la gente de mar y guerra que en ellas servían. De ello sólo debía entender el general o auditor de la armada o escuadra correspondiente⁸⁰. Además, en estas mismas ordenanzas se establecían otros privilegios, como que los marineros no tenían que servir oficios concejiles si no los quisieran; que no estaban obligados a alojar soldados ni otros huéspedes en sus casas; y que los que hubieran servido seis años en las armadas reales y tuvieran navío propio serían preferidos en carga a los propietarios de otros navíos de igual porte⁸¹.

En fin, como se ve, todo un elenco de posibilidades que perseguían hacer más aceptable el siempre peligroso y «trabajoso» servicio en el mar. La monarquía, ante sus necesidades estratégicas de estos efectivos humanos, se movió entonces entre la presión y la cesión, en esa dialéctica constante de «tira y afloja» con el objetivo último de mejorar su potencia naval, tan imprescindible en su planteamiento político-militar. Con ello, no cabe duda que estaba poniendo en juego una importante iniciativa para, con el tiempo, ir vertebrando las relaciones entre las autoridades locales e intermedias y la monarquía, en el proceso de configuración del Estado Moderno.

⁷⁹ AMN, Ms. 87 / 7bis, ff. 347 y 348.

⁸⁰ AMN, Ms. 76 / 48. (Art. 19).

⁸¹ AMN, Ms. 76 / 48. (Arts. 12, 13, y 14).