

EL PROFESIONAL DEL MAR: RECLUTAMIENTO, NIVEL SOCIAL, FORMACION

Angel GUIRAO DE VIERNA
Dto. H.^a de América "Fdez. de Oviedo"
Centro de Estudios Históricos
C.S.I.C.

En primer lugar quiero agradecer al Instituto de Historia y Cultura Naval su amable invitación, gracias a la cual van a tener ustedes que soportarme durante aproximadamente cuarenta minutos. En segundo lugar, quiero pedir disculpas de antemano por lo errores que pueda cometer, ya que problemas de índole personal me han tenido bastante atrapado desde finales del mes pasado.

INTRODUCCION

Antes de nada quiero advertirles de cuáles son mis intenciones para que nadie pueda llevarse a engaño. Aunque en el título de esta charla se puede leer "el profesional del mar", mi propósito va a consistir en intentar demostrar la inexistencia de tal profesión durante el período de la dinastía de los Austrias. Esto no quiere decir, ni muchísimo menos, que no existiese una marina de guerra, con sus mandos, buques, fuerzas, servicios, etc. Se trata, desde nuestro punto de vista, de cosas distintas.

Sentado este principio pasemos a exponer, aunque sólo sea someramente, cuál era la estructura del poder naval español durante los siglos XVI y XVII, aun cuando el martes pasado lo hiciera de forma tan clara y amena el profesor Olesa.

ESTRUCTURA DEL PODER NAVAL DURANTE LA DINASTIA AUSTRIACA

A lo largo de los siglos XVI y XVII se hace difícil hablar del mantenimiento de una verdadera política naval, pese a que los monarcas de la casa de Austria fomenten desde un principio la navegación y el tráfico con las Indias, mediante la exención de derechos, el estímulo a la fabricación de barcos con empréstitos eximiendo su construcción de alcabalas, etc. Sin embargo, sus preocupaciones europeas les distrajeron del interés marítimo; aunque después de cada advenimiento al trono, y ante el estado de las fuerzas navales, cada uno de los monarcas o sus validos propusieran planes de for-

talecimiento. Fueron bastantes los que se llevaron a cabo, pero con el paso del tiempo acababan languideciendo. El extremo último puede encontrarse en la calamitosa situación de la Armada a la muerte de Carlos II, el año 1700, como muy bien puso de manifiesto el profesor Olesa.

La Corona carece durante este período de una verdadera marina oficial. Prevalece el asiento como sistema de gestión económica del poder naval, basado en la fijación de un tanto alzado por la prestación de un servicio; tanto alzado que puede tener un carácter global o pactarse por unidades. Algunos de estos asientos, como por ejemplo el de Andrea Doria, dieron buenos resultados, en especial durante el reinado de Carlos I, cuando aun las naciones enemigas carecían de fuertes escuadras. De ahí que cuando más adelante Inglaterra, Holanda y Francia posean sólidas armadas, y el vigor del Estado austriaco vacile, el dominio imperial se quebrante; en palabras de Navarrete: *el poder naval flojea y sólo su inicial decadencia produce el desastre de la Armada Invencible* (1).

En líneas generales podemos afirmar que la organización marítima de los Austrias se fundamentaba en la proliferación de escuadras, armadas y flotas independientes en dos ámbitos bien distintos: el Atlántico y el Mediterráneo. Veamos un poco más de cerca esta estructura, para así poder comprobar su complejidad y su falta de unidad.

La escuadra es una unidad de organización naval que responde a una necesidad estratégica o geopolítica, cuya permanencia viene frecuentemente asegurada más por razones financieras —sostenimiento a cargo de un particular del reino— que por la indefinida subsistencia de las razones estratégicas ordinarias. En cada una de ellas se integra la fuerza y su mando, los servicios y los orientadores de la acción. La escuadra tiene su capitán general y sus buques; su veedor y su contador y para efectuar las compras su proveedor; también su médico o protomédico, su piloto mayor y los demás mandos técnicos. Así pues, la organización de cada escuadra, aunque basada en principios comunes, era privativa de cada una de ellas; y no eran pocas precisamente: la de Galeras de España, la de la Guarda del Estrecho, las Galeras de Santiago, las de Andrea Doria, las Galeras de Nápoles, Sicilia, Portugal, Génova, Cataluña, Valencia, Cerdeña; las Galeras de la Costa de Flandes y las Escuadras de Cantabria y Ostende, a este lado del Atlántico; y las de Filipinas y de Tierra Firme y Cartagena en ultramar; son algunas de las más duraderas (2).

La definición más exacta de armada nos la da Fernando III el Santo: *Hueste que nos habedes de facer por mar*. La *hueste* quedaba constituida por los hombres en edad y situación de empuñar las armas. Por tanto no era, en origen, una fuerza permanente. De ahí la expresión *formar armada*, que implicaba la movilización de los recursos navales y su integración en ella me-

(1) Navarrete, A.: *El problema marítimo de España* (Madrid, 1917) p.140.

(2) Olesa Muñido, Fco.-Felipe: *Organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII* (Madrid, 1968) I, p. 502-516.

dante voluntaria prestación, fletamento libre o forzoso —el método conocido con el nombre de *embargo*— y aun, en casos excepcionales, mediante requisita. Al igual que para con la escuadra, los órganos de administración de la armada tampoco eran permanentes, contando cada una con su capitán general y el resto de los mandos, su veedor, su contador y su pagador, así como los necesarios tenedores de bastimentos (3). Aun cuando hemos señalado que las armadas fueron de carácter transitorio, conviene señalar que el continuo auge de la piratería en la derrota seguida por el tráfico indiano obligó a sostener permanentemente, o cuando menos periódicamente, algunas armadas, en especial la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Otras fueron: la de la Guarda del Mar Poniente, la del Mar Océano, la del Mar del Sur y la de Barlovento.

Frente a la noción específica de armada, que implicaba una *hueste por mar* que se hace sirviendo al rey en una empresa ofensiva o defensiva, la flota suponía tan sólo un *ayuntamiento de navíos cualesquiera*. Así, un grupo de naos destinadas al transporte marítimo constituía flota pero no armada. También se llamaba flota a un conjunto indiferenciado de buques. La flota era, pues, una estructura mercante que trataba de lograr la seguridad del tráfico mediante la navegación en convoy (4). Basten como ejemplo dos de las más importantes: la Flota de la Lana y, sobre todo, la de Indias.

Como podemos comprobar con lo dicho hasta aquí, la organización naval de los Austrias, aunque basada en principios comunes, era privativa de cada una de las escuadras, armadas o flotas, y los órganos de administración de éstas no eran permanentes sino transitorios. Cada formación disponía, además de con un capitán general, que se encargaba tanto de los gastos como de los pagos, con sus propios veedor, encargado de fiscalizar el cumplimiento del contrato; auditor, para administrar justicia junto con el capitán general en nombre del rey; contador, encargado de llevar la cuenta y razón; pagador, maestre de campo, tenedores de bastimentos, etc.

El sistema, pese a lo caótico, dio excelentes resultados, en especial durante el siglo XVI. Sin embargo, como muy bien ha señalado el profesor Olesa, *la discontinuidad de los órganos de administración debió ir en perjuicio de su eficacia, y los abusos debieron ser graves y frecuentes* (5), sobre todo durante el siglo XVII.

Disminuyeron en este siglo las disposiciones encaminadas al fomento de la navegación, que cuando se dictaron fue para hacer frente a las necesidades más perentorias, careciendo de continuidad y con graves deficiencias en la realización. Esto no significa que no se sintiera una viva inquietud por el tema, como lo demuestra el hecho de que en 1601 D. Diego Brochero de la Paz y Anaya, general de mar, propusiera la creación de un almirantazgo que estuvo a punto de cuajar. Sin embargo, hubo que esperar hasta 1624 para

(3) *Ibid.*, I, p.518-521.

(4) *Ibid.*, I, p.529-533.

(5) *Ibid.*, I, p.520.

que entrara en vigor la cédula de Felipe III, de 4 de octubre de 1604, por la que se exigía la creación de una Junta de Almirantazgo que facilitase el comercio *entre estos dominios y los países ovedientes de Flandes, y apresar, tomar y confiscar las Embarcaciones, mercaderías, y efectos de los países rebeldes y enemigos, todo baxo las reglas que se expresan* (6). Aunque se trata de un almirantazgo de corto alcance supone un intento muy importante de organización. Desgraciadamente la vida de este almirantazgo ideado por Brochero no fue muy larga. No fue ésta la única medida tomada en el siglo XVII. Hubo intentos serios por establecer una matrícula de mar obligatoria: en 1607, para Guipúzcoa, y, en 1625, con carácter general, pero fracasaron. También Olivares al comienzo de su privanza tomó algunas medidas en este sentido.

La Monarquía se daba cuenta de que era de todo punto preciso caminar hacia la nacionalización del poder naval —cosa que ya había pretendido Carlos V a final de su reinado y que había intentado continuar su hijo Felipe II—, lo cual debía asentarse sobre tres premisas básicas: desplazar el centro de gravedad de la fuerza naval a los buques de propulsión exclusivamente vélica —cuyos costes al ser considerables hacían imposible su mantenimiento por el sistema de asientos, especialmente para grandes formaciones—; armar y sostener esta fuerza naval con cargo a los presupuestos de la Real Hacienda, sin renunciar al corso; y crear una oficialidad y una tripulación profesionalizada, reclutada en forma tal que el pertenecer a la Armada fuera motivo de honra (7), pues como muy bien recoge Fernández Almagro, uno de los mayores perjuicios para la formación de un sólido poder naval era tener *por negocio de afrenta o de menosprecio el ser los hombres marineros* (8). Esto último conviene tenerlo muy presente. Dos fueron los elementos que lo provocaron: de un lado, el que la marinería no contara con un estatuto propio que le otorgara una serie de privilegios, como ocurría con la soldadesca; y por otro, el que la nobleza española fuera poco a poco abandonando el oficio del mar, por lo ingrato de éste y ante la decadencia moral que trajo el siglo XVII.

Lo cierto es que al terminar el siglo XVII, con Carlos II, la marina estaba casi aniquilada. *Más grave aún que perder la supremacía de los mares, fue para España el no intentar recuperarla a todo trance o, por lo menos, el no esforzarse con un plan y continuidad en mantener la competencia a la que la desafiaban sus rivales*, ha señalado Fernández Almagro (9).

En resumen: la organización naval durante los siglos XVI y XVII ofrece un complejo panorama de escuadras, armadas y flotas de muy pocos bajeles cada una, pero tantas casi como reinos, que mantienen una total independencia, cuyos jefes, administración y tribunales son distintos, con cometi-

(6) M.N.M. Colección Zalvide, T. I, Sec.11, f.112.

(7) Olesa Muñido, Fco-Felipe: Opus cit., II, p.1203-1204.

(8) Fernández Almagro, M.: *Política naval de la España Moderna y Contemporánea* (Madrid, 1946) p.29.

(9) *Ibíd.*, p.27.

dos especiales y recursos de muy diverso origen. A esta estructura es obligado sumarle las flotillas alquiladas y los mercantes armados (10). Se trata de un desbarajuste rayano en lo caótico; sólo el coraje, autoridad y dotes de mando de algunos de sus jefes y oficiales, unido al valor y osadía de las tropas, salvaron la situación en los momentos de peligro. Cuando estos hombres faltaron, la ineptitud de los mandos, en muchas ocasiones otorgados con ligereza, y la falta de organización en todos los aspectos, unido a la escasez de financiación, fueron las causas de los principales desastres navales y de la situación en la que se encontró España al alborar el siglo XVIII.

EL PROFESIONAL DEL MAR

Lo primero que vamos a hacer es definir la palabra. La enciclopedia Espasa-Calpe dice: *perteneciente a la profesión o magisterio de ciencias y artes*. Así pues, es preciso buscar *profesión*, esto es: *empleo, facultad u oficio que cada uno tiene y ejerce públicamente*, para señalar a continuación que, *la diversificación de la actividad humana en los órdenes espiritual, material y económico, ha dado origen a la distinción esencial entre la profesión y el oficio, teniendo los primeros como característica la concesión del título oficial académico concedido por el Estado. Las profesiones vienen reguladas además en los diversos países por leyes propias* (11). Para comprobar esta diferencia que se marca entre profesión y oficio, hemos buscado esta última palabra, que viene definida como: *cargo, ministerio, empleo —transferible, vendible, etc.—*, y en segunda acepción, *ejercicio de algún arte mecánica* (12). Podemos observar de lo dicho hasta aquí dos cosas: primeramente, que hay una diferencia entre profesión y oficio; y en segundo lugar, que podemos definir bastante bien el término profesión. Sin embargo, para cerciorarnos aún más, vamos a consultar alguna otra enciclopedia. La Gran Enciclopedia Rialp define profesión como *la actividad pública, socialmente útil cuya remuneración constituye el medio total o parcial de subsistencia de una persona* (13). A continuación las divide en dos: liberales, aquellas en las que se ejercitan las facultades intelectuales, que se alcanzan mediante un título y que se denomina profesión; y mecánicas, en las que prima el esfuerzo muscular o manual, y que llama oficio.

Creemos posible entresacar de entre todo lo que acabamos de señalar cinco características con las que creemos poder definir una profesión, y a través de ésta, la existencia o no de profesionales. Por supuesto que la existencia de una profesión no presupone la obligatoriedad de los profesionales; pero lo que sí es claro es que sin determinada profesión es imposible que

(10) Guirao de Vierna, Angel: "Notas para un estudio del Almirantazgo de 1737", *Revista de Historia Naval* (Madrid) II, núm 4, (1984) p.87.

(11) Enciclopedia Espasa-Calpe, T., p.

(12) *Ibíd.*, T., p.

(13) G.E.R., T., p.

haya profesionales de ella. Se nos puede acusar de dos cosas: en primer lugar, de ser excesivamente estrictos en las características que vamos a exponer a continuación. No lo creemos así; ahora bien, es conveniente tener muy presente que se trata de una convención subjetiva. Y, en segundo lugar, de la utilización de definiciones sacadas de enciclopedias modernas, lo cual es cierto. Sin embargo, pensamos que estas definiciones, pese a estar extraídas de enciclopedias del siglo XX, se aproximan más en sus definiciones al siglo XVIII que a la actualidad: ¿quién sería hoy capaz de diferenciar entre una profesión y un oficio?

Veamos, a continuación, cuáles son esas cinco características con las que definimos una profesión:

1. Debe tratarse de una actividad de cuyo ejercicio se derive una gran responsabilidad social.
2. Debe ser independiente de la propiedad.
3. Su ejercicio tiene que descansar en un conjunto de conocimientos sistematizados, esto es: una disciplina, una ciencia.
4. Es precisa la existencia de un reglamento, bien sea una ley o cualquier otra forma emanada por el Estado, bien sea un código deontológico, de cuyo cumplimiento se ocupan los colegios profesionales, las cofradías, etc.
5. Requiere la existencia de una forma determinada de acceso al ejercicio, a través del aprendizaje de un conjunto de conocimientos, lo que implica un tratamiento pedagógico, y cuyo fin último es la consecución de un título.

La primera característica la cumplen prácticamente todas las instituciones, pero especialmente el ser militar conlleva una gran responsabilidad social fuera de toda duda. No ocurre lo mismo con la segunda, fue muy común que la dirección del buque, e incluso de una escuadra entera, fuera propiedad del mando —veremos más adelante ejemplos de esto—. Tampoco se cumple la tercera: por lo general el reclutamiento, examen y adiestramiento de las tripulaciones dependía de cada agrupación, con lo que cada marinero tenía la peculiaridad de la zona en la que navegaba, lo que implica un conocimiento fundamentalmente empírico. No hay escuelas de formación de futuros oficiales. La cuarta característica la pasaremos por alto, pues dependerá en gran medida del órgano concreto que estudiemos. Conviene señalar, de todas formas, que era bastante corriente la entrega de instrucciones particulares dependiendo de la expedición que se preparara. La última característica tampoco se cumple, como es lógico suponer al ser consecuencia de la tercera. Pero es que, no sólo no existía una forma determinada de acceso al ejercicio, que variaba desde la leva hasta la compra del cargo, sino que tampoco encontramos normas acerca de la duración de los nombramientos, que solían ser el tiempo del asiento concertado, el período de la campaña o

viaje, pero sobre todo el beneplácito del monarca (14); ni de la promoción de los mandos, exceptuando determinados casos particulares, entre los que podemos nombrar a los aventajados y a los entretenidos.

Visto esto cabe decir que, de entre los muchos órganos que forman a lo largo de los siglos XVI y XVII las diferentes armadas y escuadras: de asistencia a la decisión —los altos mandos—, de asistencia operativa —los mandos de agrupación—, administrativos —veedor, contador, proveedor, etc.—, jurisdiccionales —auditor, escribano, etc.— y de asistencia técnica y servicios —capellán, cirujano, piloto, comitre, maestro, etc.—, en lo que a la profesión del mar se refiere y tomando las características mencionadas, sólo encontramos uno que las cumpla todas: el piloto.

Con la importancia del Atlántico y la navegación de altura, la utilización de métodos astronómicos y de estima exigen una depurada y compleja técnica. Para su enseñanza existían diversos centros. Una Real Cédula, dada el 18 de marzo de 1500 por los Reyes Católicos, confirma las ordenanzas del gaditano *colegio de pilotos vizcaínos*, que existe *de tanto tiempo aca que memoria de hombres no es en contrario*, señala la Real Cédula. En el siglo XVI se daban clases de cosmografía en las universidades de Salamanca y Zaragoza, y sobre todo en la sevillana Casa de Contratación, que era la encargada de examinar a los pilotos y otorgar títulos. Examen que tenía que rendirse ante una junta formada por el piloto mayor, los cosmógrafos y seis pilotos más de reconocida experiencia, siendo secreta la votación. El candidato debía ser español, de al menos veinticuatro años, de buena reputación y linaje y práctico en la navegación (15).

Esta situación se mantuvo hasta que en 1681 se crea en Sevilla el Colegio de San Telmo, fundado por la Universidad de Comerciantes y la Casa de Contratación, para la formación de pilotos, pues la escasez de éstos había obligado a la contratación de extranjeros, con sueldos tan crecidos que solían exceder al señalado a los generales de mar (16). Los alumnos serían huérfanos de marinos pobres, que estudiarían, a lo largo de tres años, aritmética, astronomía, pilotaje, artillería, empleo y construcción de instrumentos, etc., y pasarían a servir en la Marina Real y en la de comercio (17).

No es este el momento de valorar los frutos del Colegio de San Telmo, lo que ahora nos interesa es demostrar cómo los pilotos de Indias asentaban el ejercicio de su profesión sobre un conjunto de conocimientos sistematiza-

(14) Olesa Muñido, Fco.-Felipe: Opus cit., I, p.598-599.

(15) *Ibíd.*, II, p.700-701.

(16) Como ejemplo mencionaremos que en la Armada del Mar del Sur, y debido a la gran escasez de pilotos, los sueldos correspondientes a Capitán General y piloto eran, respectivamente en los años 1616 y 1650, de 810 y 900 reales de plata para el primer año, y 720 y 800 para el segundo. Pérez-Mallaina, Pablo E. y Bibiano Torres Ramírez: *La Armada del Mar del Sur* (Sevilla, 1987) p.34.

(17) Fernández Duro, Cesáreo: *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón* (Madrid, 1973) V, p.333-334.

dos, de un lado, y accedían a su profesión mediante la consecución de un título.

RECLUTAMIENTO, NIVEL SOCIAL Y FORMACION DE LA MARINERIA

Los marineros que tripulaban los navíos no realizaban un servicio permanente, sino que se alistaban voluntariamente o eran embarcados a la fuerza, mediante levas, por el tiempo que duraba la campaña. La Carrera de Indias era el lugar fundamental del cual la nación podía sacar los hombres necesarios para el mantenimiento de su poderío naval. Al amparo del negocio que suponía el comercio con el Nuevo Mundo surgían los navegantes capaces de tripular las embarcaciones. Lo usual era que hubiese necesidad de obligar a los marineros de la Carrera para alistarse en las armadas, pues siempre era más ventajosa y también menos arriesgada la navegación comercial a Indias (18).

No todas las armadas tuvieron problemas de reclutamiento. La Armada del Mar del Sur casi nunca los tuvo, sus dificultades residían más en la calidad que en la cantidad. Lo que realmente faltaban eran tripulaciones experimentadas. También se encontraban con una complicación adicional, motivada por la dispersión y la falta de una organización capaz de valorar y reclutar con rapidez los recursos humanos disponibles. Esta dificultad se solventaba embarcando como marineros gran número de negros, concretamente negros esclavos, o de indios y mestizos, lo que daba a las tripulaciones de la Armada del Mar del Sur un fuerte componente étnico. Es de suponer que estas tripulaciones pertenecientes a sectores sociales considerados marginales, carecían por completo de la preparación náutica necesaria. Este hecho, unido a la larga *Pax Hispana* en el Pacífico, y a la navegación de cabotaje propia de la zona, perjudicó grandemente la experiencia náutica y militar (19).

Las armadas indianas tampoco solían sufrir escasez de tripulantes. La Casa de Contratación tenía fijado el número de marineros que debían embarcarse por tonelaje de buque, lo que se cumplía normalmente. Los viajes a América despertaban un interés considerable entre la gente de mar, que prefería embarcarse en ellos antes que hacerlo en las armadas. Por esa razón, se amenazaba con la prohibición de viajar a Indias a aquéllos que no participasen previamente en las expediciones militares. Sin embargo, aunque las dotaciones de la Armada de la Avería, por poner un ejemplo, fuesen completas, su preparación no era la más adecuada. Concretamente uno de los más graves problemas era su falta de profesionalidad. Las dificultades sur-

(18) Pérez-Mallaina, Pablo E.: *Política Naval Española en el Atlántico. 1700-1715* (Sevilla, 1982) p.427-428.

(19) Pérez-Mallaina, Pablo E. y Bibiano Torres Ramírez: *Opus cit.*, p.61-79.

gían desde el momento en que aquellos navíos protegían una ruta comercial, y sus tripulaciones aprovechaban para participar activamente en los tratos comerciales, con lo que, especialmente los oficiales, pero también algunos marineros, se ocupaban más de sus negocios particulares que de su formación náutica y militar (20).

Esta falta de profesionalidad de la marinería no sólo se denota por sus intereses mercantiles que, debido a sus cortas posibilidades económicas, no serían grandes, sino también y sobre todo en la cantidad tan importante de desertiones que se producían en los puertos americanos. Realmente, alistarse como marinero en las armadas que tenían relación con las Indias, era una forma cómoda de emigrar al nuevo mundo sin sufrir las investigaciones de la Casa de Contratación, sin pagar pasaje y cobrando además un salario. Este hecho, del que hay innumerables ejemplos, implicaba a su vez que para realizar el periplo de regreso, los buques rellenaban los huecos producidos por las desertiones, estableciendo un verdadero tráfico clandestino de personas. Al atracar en la península no había muchas dificultades para hacer pasar a los enrolados en Indias por los mismos que habían zarpado de España. Ni que decir tiene que los alistados de esta forma fraudulenta no tenían muchos conocimientos náuticos (21).

Además de este tipo de fraude en la tripulación se daba otro bastante frecuente, consistente en que los oficiales de abordaje llevasen a sus criados con plazas de marineros, con lo cual no pagaban el pasaje y se embolsaban su soldada (22). Como es fácil suponer, todos estos falsos marineros formaban un grupo totalmente inútil para las faenas náuticas, ocupando un espacio precioso y estorbando en las maniobras precisas para la navegación.

Así pues, los problemas básicos con los que se encontraba la Corona, a la hora de conseguir personal de marinería para sus armadas, eran fundamentalmente tres: la falta de tripulantes, la escasa preparación náutica de éstos y el inconveniente de no conocer el número exacto de gente de mar con la que podían contar. Los tres problemas están estrechamente unidos: la carencia de una matrícula naval y la escasez de tripulaciones voluntarias provocaba el uso de las levas, con lo cual no se elegía a las personas más idóneas.

El proyecto de crear una matrícula de mar, en la que se incluyesen todas aquellas personas que se dedicaban a los oficios marítimos, en edades comprendidas entre los 16 y los 60 años, era antigua. Dos ordenanzas, una de 1607 para Guipúzcoa y otra de 1625 ya de ámbito nacional, obligaban a todos los que se dedicasen a faenas náuticas a matricularse en sus respectivos puertos. Sin embargo, como ya hemos indicado, ambos intentos fracasaron rotundamente (23).

(20) Pérez Mallaina, Pablo E.: Opus cit., p.433.

(21) *Ibíd.*, p.434-435.

(22) *Ibíd.*, p.435.

(23) Salas, Javier de: *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo* (Madrid, 1879) p.87-129.

El fracaso de la matrícula de mar obligaba al mantenimiento del sistema de levas, de las cuales se encargaban las autoridades locales. En Galicia, Valencia, Mallorca, Cataluña y Granada las órdenes de leva se transmitían a los virreyes, que a su vez las pasaban a las autoridades locales. En el reino de Sevilla eran muy frecuentes, además de las levas forzosas, las convocatorias mediante anuncios colocados en lugares públicos con el reclamo de seis pagas de adelanto. El único lugar de la península en el que sistema estaba considerablemente más perfeccionado era Vizcaya, Guipúzcoa y las Cuatro Villas, donde existían verdaderas oficinas de reclutamiento dirigidas por los corregidores, bajo la supervisión del Consejo de Mar y Guerra y de la Junta de Armadas. Los corregidores tenían, a su vez, bajo su mando a un número determinado de comisarios, que se desplazaban hasta las últimas aldeas levantando a aquellos mozos capaces de prestar servicio en los navíos del rey. A su enrole se usaba la táctica habitual consistente en el pago de seis meses de adelanto, a lo que se sumaban dos reales de vellón diarios para su alimentación. Eran éstos, sin duda alguna, los marineros más preciados por la Armada debido a su gran experiencia práctica (24).

Por lo expuesto hasta aquí, queda claro que la gente de mar provenía de las zonas costeras, que eran los lugares donde se verificaban las levas. Ahora bien, esto no suponía una buena preparación náutica, aunque da la sensación de que la Corona creía lo contrario, y por ese motivo no realizaba levas en las zonas del centro de Castilla, de donde salían buen número de los mejores soldados de infantería, que formaban los tercios. Para comprobar qué cantidad de hombres aportaban los reinos peninsulares haremos uso de una memoria, que posiblemente sirvió para redactar un interesante reglamento de principios del siglo XVIII, encaminado a la reconstrucción de la Armada. Se calculaba que en España se podrían reunir fácilmente 12.500 hombres de mar, con la siguiente distribución por regiones (25):

Guipúzcoa, Vizcaya y las Cuatro Villas	2.000
Mallorca	3.000
Reino de Sevilla	3.500
Cataluña	2.000
Valencia y Murcia	600
Galicia	500
Reino de Granada	500
Asturias	400
Total	12.500

(24) Pérez-Mallaina, Pablo E.: Opus cit., p.429.

(25) *Ibid.*, p.430. Cita A. N. Marine B-7. 236 "Memoire sur la levée des matelots en Espagne". Fait à Madrid le 20-XII-1704.

En resumen: las tripulaciones de la marina de guerra a lo largo de los siglos XVI y XVII solían provenir de los estamentos bajos de la sociedad, sobre los cuales incidía directamente el sistema de levas, que era el método de reclutamiento más utilizado. A su vez este sistema provocaba que no se escogiera a las personas en función de sus conocimientos náuticos y, por tanto, que éstos sólo se pudieran alcanzar de forma empírica. Los resultados fueron en verdad calamitosos, siendo la Corona la verdadera culpable: en primer lugar, por no establecer seriamente un sistema de matrícula coherente y eficaz; y, en segundo lugar, por su falta de constancia en el libramiento de las pagas a la marinería, que tras cobrar los seis meses de adelanto pasaba largas temporadas sin recibir su soldada, lo que la obligaba a buscar recursos económicos por otros caminos.

RECLUTAMIENTO, NIVEL SOCIAL Y FORMACION DE LA OFICIALIDAD

La falta de profesionalidad de la oficialidad era aún más peligrosa. La Corona era la principal culpable de este hecho, pues desde muy temprano sacó a la venta los cargos de generales, almirantes y capitanes de mar y guerra. Así, el maestre de campo Francisco García Galán ofreció a cambio de ser nombrado cabo general de la Armada de Barlovento agregar dos navíos suyos: uno de 250 toneladas con 36 piezas para la Capitana y otro para patache de 100 toneladas y 10 piezas. En su informe eliminaba a la Capitana y Almiranta existentes, que deberían pasar a la Armada del Océano por no considerarlas útiles para atacar a los piratas. Se comprometía a expulsar a todos los franceses de las costas dominicanas e invadir las islas de Roatán y Granada, lugares de refugio para los ataques que se llevaban a cabo en las costas continentales. Eliminaba las subvenciones de la Real Hacienda a cambio de que se le permitiera apresar todas las embarcaciones mercantiles extranjeras que se hallasen comerciando en las Indias, y concebía la Armada de Barlovento como un continuo presidio flotante sin lugares de invernada, ya que pensaba que sólo se podía poner freno a las escuadras piráticas si éstas sabían que las naves españolas no tenían una base fija (26). Es decir que, D. Francisco García Galán, no sólo se disponía a comprar su cargo sino que además presentaba una estrategia propia.

Los apuros de la Real Hacienda hacían que, a cambio de préstamos pagaderos en Indias o de verdaderos donativos, se concediese la dirección de los navíos o la jefatura de una armada. De esta forma los jefes de las armadas indianas variaban en cada viaje según quien estuviese dispuesto a donar o adelantar más dinero. La consecuencia era lógica, la mayoría de los generales o almirantes de las expediciones indianas se preocupaban más

(26) Torres Ramírez, Bibiano: *La Armada de Barlovento* (Sevilla, 1981) p.130.

por sus negocios particulares, que les suponían verdaderos quebraderos de cabeza, que por los intereses de la Corona. Durante el viaje debían recuperar con creces el capital aportado, y esto no lo podían lograr sin poseer fuertes intereses en el comercio indiano. Evidentemente hemos de concluir que muchos de los jefes de las armadas indianas se veían obligados a tener, y evidentemente no contra su voluntad, más de comerciantes que de militares o marinos (27).

Pero no solamente los altos mandos de las embarcaciones participaban activamente en el comercio. Muchos eran los oficiales que se ocupaban más de sus negocios particulares que de su formación. En este sentido resulta muy aleccionadora la carta dirigida por una persona tan poco sospechosa como el general de la Armada de Barlovento, D. Andrés de Pez, al secretario del Consejo de Indias, con motivo de haber sido acusado de transportar en su navío algunas porciones de tabaco para venderlas en España. D. Andrés de Pez no trató de ocultar su acción y confesó abiertamente que había permitido cargar fuertes cantidades de tabaco a sus oficiales y marineros. Según él, no había hecho sino seguir la tradición de la Carrera de Indias. Como descargo presentó una relación detallando los permisos que había concedido, según los que *usualmente* —y el subrayado es mío— se otorgaban (28).

	<u>Botijas</u>
Capitán de mar y guerra	500
Piloto principal	250
A cada uno de los 2 pilotos ayudantes, 150 botijas	300
Guardián	100
Dispensero	50
Capitán de artillería	225
Condestable	150
A cada artillero de los 125 que traía en el navío, 25 botijas	3.125
A cada marinero de los 49 que traía el navío, 10 botijas	490
Alférez	200
Sargento	100
A cada uno de los 4 cabos de escuadra, 50 botijas	200
Al contra maestre se le concedía el espacio que quedaba libre en el pañol de proa, después de metidos los pertrechos, cables, jarcia y lo demás del servicio de la nao.	0
Total de botijas permitidas	<u>5.690</u>

(27) Pérez-Mallaina, Pablo E.: Opus cit., p. 435-437.

(28) Ibid., p.433-434. Cita A.G.I., Indiferente General 2.642. "Relación del buque que pertenece a los oficiales y gente de mar y guerra de la Fragata Nuestra Señora de Guadalupe y San Antonio, capitana de la Armada de Barlovento, según las permisiones [que] se les conceden en la Carrera de las Indias a las armadas de flotas y galeones".

Otra forma de obtener un buen sobresueldo era encargarse de la manutención de los pasajeros que viajaban a bordo de los navíos de guerra. Aquéllos pagaban al rey el pasaje, pero su alimentación corría a cargo de los oficiales, que realizaban así cierto papel de hosteleros. Como ejemplo, los pasajeros que hicieron el viaje desde Veracruz a Cádiz en la Capitana de la Armada de Barlovento, al mando de D. Pedro de Rivera, pagaron por su manutención lo que sigue (29):

Pesos

El comandante del buque por 11 pasajeros recibió	5.950
Un alférez por 3 pasajeros	600
Un sargento por 2 pasajeros	350
El contraamaestre por 4 pasajeros	1.200
El guardián por 2 pasajeros	350
El maestro de raciones por 2 pasajeros	600
El condestable por 1 pasajero	300

Así pues, nos encontramos con una oficialidad cuya profesionalidad militar y náutica se veía mermada por sus intereses económicos. La Corona era muchas veces culpable de esta situación, al nombrar como capitanes de mar y guerra a los dueños de los navíos que requisaba para escoltar a las flotas. Estos hombres seguían siendo armadores, aunque se viesan convertidos en militares, y no exponían su barco, que era muchas veces toda su fortuna. Pero es que, además la actitud de estos oficiales al usar sus navíos para hacer comercio, olvidando o rehuyendo al enemigo, tenía como consecuencia el que quitaban los fletes a las embarcaciones estrictamente comerciales, sin abonar los derechos que éstas no tenían más remedio que pagar.

El que fuera primer secretario de marina, D. Bernardo Tinajero, fue plenamente consciente de los males que aquejaban a las armadas indianas —el caso de la Armada del Mar del Sur, al que hemos hecho una mención muy de pasada, era aún más caótico—, de ahí que en su plan de 1713 para restaurar el poder naval español, indicara que la falta de profesionalidad de los mandos era una de las causas más importantes de la ruina de la marina de guerra:

“En España hubo armada naval de gran número y de mayor respeto y es evidente que hoy no la hay, ni aun los más leves vestigios de aquella máquina, de que produjo este mal, él mismo lo dice y yo en resumen lo diré: consistió en que la profesión de quien los mandaba no era la consumada que requería aquella materia, y de aquí se siguió que los mejores oficiales valiesen menos por su mayor realidad y al contrario los bisoños, con que con esta diversidad de armonía, la profesión se perdió, los navíos se extinguieron y la

(29) *Ibid.*, p.438. Cita A.H.N., Estado 2.311. Pedro de Rivera al Marqués de Monroy; a bordo de la capitana de Barlovento, 25-V-1713.

marinería y gente de guerra tomó diversos caminos y aquellos se acabó” (30).

Según Tinajero, los enormes costos de las armadas indianas se debían, en gran parte, a la codicia de sus mandos y al sistema de “beneficio” o venta de cargos:

“... Todos los navíos de guerra de que se componían las flotas de Tierra Firme y Nueva España (...) para mandarlos en las ocasiones de su navegación a Indias se beneficiaban los empleos de generales, almirantes, gobernadores y capitanes de mar y guerra para los demás navíos, éstos tales, ordinariamente o las más veces, ignoraban de un todo la profesión del empleo, aunque no el aumento de sus codicias (...) porque en lo supuesto de sus carenas consumían tanto, cuanto que con ello sólo se podría fabricar nuevos navíos, pero este gasto no se hacía en ellos y sí, solo se refundía en los mayores intereses de aquellos oficiales que trataban las naos como ajenas (...) detenían sus viajes porque con las demoras hacían su mayor lucro en las raciones y víveres, tanto en el doblado costo de su principal valor, como en el que se suponía el consumo de aquellas raciones de internada de la gente de mar y guerra de su equipaje, porque está siendo así que la mitad no volvía, la otra mitad se internaba a buscar la vida, mientras llegaba el caso de la vuelta de su navegación, a estos reinos, por cuya causa no les daban cosa alguna, aunque enteramente se cargaban a la Real Hacienda y siempre existía la dotación de sus plazas, aún hasta el día de cobrar los remates de sueldos en España, poniendo otros en su lugar para que estuviesen completos. Llevaban en el número de sus dotaciones, la mayor parte de plazas inútiles de criados y sirvientes, que ordinariamente, para las más preciosas faenas faltaba gente y la poca que había para este fin, de rendida, desmayaba y resultaban las desgracias” (31).

A todo lo señalado por Tinajero cabe añadir el grado creciente de incompetencia de esta oficialidad elegida por sus posibilidades económicas en lugar de por su pericia. Muchos de ellos no conocían las reglas fundamentales de la profesión náutica o militar —probablemente porque como hemos querido poner de manifiesto no existía—, o en el mejor de los casos estaban más interesados por sus negocios particulares que por la buena marcha de las operaciones bélicas. Era muy frecuente que los contra maestres, es decir, aquellas personas cuya formación náutica se basaba en la experiencia más o menos grande, fuesen los verdaderos capitanes de las embarcaciones. Como consecuencia, todo en la Carrera se realizaba siguiendo procedimientos sumamente rutinarios, y así por ejemplo, las derrotas seguidas por los convoyes españoles eran tan conocidas en Europa, que las armadas enemigas, conociendo la fecha en que zarpaban las flotas, no tenían más que dirigirse a su encuentro para interceptarlas en cualquier momento.

(30) *Ibid.*, p.439-440. Cita A.G.I., Mapas y Planos, Ingenios y Muestras 16 bis y 17 bis. Proyecto de Tinajero para la fabricación de 10 buques en Indias. Madrid, 15-1-1713.

(31) *Ibid.*, p.440. Cita *Ibid.*

“Mientras Su Majestad, que Dios guarde, no hiciera elección de hombres peritos e inteligentes en la profesión marítima y que éstos observen las ordenanzas que se les dieran sin respecto de ninguna representación del comercio, sólo mirando al mayor servicio del Rey, nunca podrá haber buenos efectos ni en galeones ni en flotas, pues continuamente se camina en ellos por una derrotas tan conocidas, que no hay en toda la Europa ninguno que las ignore así de la ida a la América como la vuelta a España” (32).

Tinajero tenía la esperanza de que una vez terminada la guerra podría desaparecer la figura híbrida de marino-negociante en las armadas indias. Y, sin duda alguna, esta herencia a la que él mismo hace referencia fue la que impulsó la creación de la Escuela de Guardiamarinas, *seminario donde la juventud de la nobleza española se habría de enseñar a desarmar las fuerzas de los elementos con las industrias del ingenio y arte* (33), que tenía como misión la formación de los nuevos oficiales de la armada, educados desde un punto de vista científico y militar, y que será el vivero de brillantes y eminentes oficiales, que irán integrando los cuadros de la futura Armada de la Ilustración.

Cumplía así, la Real Academia de Guardiamarinas, una doble función: de un lado, profesionalizaba una labor, sustituyendo la experiencia como vía de aprendizaje por la pedagogía y los conocimientos científicos; y de otro, ponía fin a la diversidad en favor de la unidad. Dejemos que sea D. Jaime Salvá quien nos explique esto último.

“Los oficiales de la antigua marina estaban divididos en dos grupos o cuerpos, formalmente separados e independientes entre sí en orgánica, en mando y hasta en el sistema de cuenta y razón. El cuerpo de galeras tenía su teatro en el Mediterráneo, y más militar que marinero, aferrado a una táctica anticuada, miraba con desdén todo lo que saliera del marco habitual de los combates de los siglos anteriores, en los que se iniciaban las hostilidades con duelo artillero de los cañones de cruja para abordarse después los bajeles y saltar, sable en mano, sus tripulantes sobre la cubierta del contrario para apoderarse de él y hundirlo o marinarlo, fiando el éxito del combate más al valor personal, a la furia en atacar y al denuedo en combatir que a la habilidad maniobrera y a las evoluciones navales. Los marinos de los galeones del Océano, por el contrario, eran diestros en la lucha denodada con los elementos y curtidos en las largas navegaciones, más prácticas que teóricas y de pericia más rutinaria que razonada” (34).

Así pues, la Escuela de Guardiamarinas iba a resultar un hito en el nacimiento y evolución de la Armada del siglo XVIII. Sin embargo, el acceso era

(32) *Ibid.*, p.441., nota 140. Cita A.N.Marine B-7. 237 “Memoire de D. Juan de Olazaval député de la province de Guipuzcoa”. 19-X-1705.

(33) *Instrucción sobre diferentes puntos, que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España; y ha de tener fuerza de Ordenanzas, hasta que Su Majestad mande publicar los que invariablemente deberán practicarse.*

(34) Salva, Jaime: *La Compañía de Guardias Marinas de El Ferrol y su Cuartel* (Madrid, 1948) p. 5-6.

casi prohibitivo para todos aquellos que no perteneciesen a la nobleza o a las clases altas. La influencia francesa, tan en boga en la época, se dejaba sentir, pues la Armada del país vecino estaba integrada por los jóvenes de más rancia aristocracia. Claro que en la Academia también se podía ingresar por otros caminos, pero este tema no es para ahora, sino para una próxima conferencia. Muchas gracias.