

# LOS TERCIOS DEL MAR EN LOS SIGLOS XVI Y XVII

Magdalena de Pazzis PI CORRALES  
Catedrática de Historia Moderna  
Universidad Complutense de Madrid

Hace ahora un año (el 25 de junio de 2019), en el Cuartel General de la Armada, presentaba mi último libro, publicado por La Esfera de los Libros, con el título *Tercios del mar. Historia de la primera Infantería de Marina española*. Era el resultado de varios años de investigación en distintos archivos españoles (el del Museo Naval, el Archivo General de Simancas y el Archivo Militar de Madrid) (1), que me ofrecieron un conjunto de fuentes archivísticas inéditas en sus variadas secciones. Ello unido a la amplia bibliografía existente sobre el tema de los tercios en general, además de las fuentes impresas, las literarias (2), sin olvidar las magníficas colecciones de nuestros maestros Fernández Duro, Fernández de Navarrete, Sanz de Barutell o Vargas Ponce (3), y los inéditos documentos localizados en los depósitos archivísticos, junto a los excelentes resultados que la arqueología submarina nos está ofreciendo en los últimos tiempos.

En definitiva, un conjunto de fuentes que me facilitaron el análisis y la comprensión de los soldados en el mar en una visión completa de sus vicisitudes y peripecias, de sus sinsabores cuando están embarcados, de lo que significaba vivir y morir en el mar. Podemos imaginarnos las largas horas en la

---

(1) Quiero destacar la ingente documentación localizada en el Archivo Militar de Madrid, una sorpresa muy grata por su información acerca de avituallamiento de armadas, aprestos, asientos, requisas de barcos, levas de soldados para embarcar, delitos cometidos y otros muchos e interesantes manuscritos, localizados en su Depósito Histórico.

(2) No podemos olvidar las fuentes literarias: las publicaciones de soldados, literatos, marinos... coetáneos de los hechos que narran.

(3) Estas colecciones también proporcionan preciosa información sobre armadas, armadores, astilleros, artillería, bastimentos, buques, cofradías, combates, construcción naval, corso, desertores, esclavos, escuadras y flotas, galeones, galeotas y galeras, infantería, marinería, montes y plantíos, ordenanzas, pensiones, pertrechos, piratas, presas, presidiarios, sanidad... y los famosos Libros de Galeras pertenecientes al antiguo Archivo de Cartagena, que ya se están restaurando.



Portadas de ediciones impresas del siglo XVI. A la izquierda: Pedro de MEDINA, *Regimiento de navegación*, Simón Carpintero, Sevilla, 1563; disponible en <http://dicter.usal.es/?obra=MedinaPedroRegimiento> [consulta: 31-5-2020]. A la derecha: Pedro de MEDINA, *Arte de navegar*, Francisco Fernández de Córdoba, Valladolid, 1545; disponible en [https://es.wikipedia.org/wiki/Pedro\\_de\\_Medina](https://es.wikipedia.org/wiki/Pedro_de_Medina) [consulta: 31-5-2020]

inmensidad del océano en barcos con hacinamiento, falta de asistencia sanitaria, escasez y pobre alimentación, con el ensordecedor ruido, la confusión, los disparos, certeros o no, contra el enemigo o las dificultades en el abordaje. Un ajustado resumen de esa publicación es lo que les ofrezco en estas páginas, que quiero sean un sentido homenaje a los infantes de Marina de hoy, por su trabajo y dedicación constantes. Tras muchos años de investigación en el ejército de los Austria y en la organización de las armadas de guerra de la Monarquía Hispánica durante el ejercicio de poder de esa dinastía, quería conocer quiénes eran esos soldados embarcados, los famosos tercios, pero en el medio marítimo; ahondar en la primera Infantería de Marina española y acercarme a su origen, organización, función, actuación en las principales empresas navales; saber de su convivencia en el mar con otro personal embarcado, su comportamiento en las diversas campañas navales que la corona española protagonizó entonces, y también aproximarme a su destino final tras el largo y complejo regreso a casa, averiguar en qué condiciones se verificó y cuál fue su posterior dedicación.



Tomé CANO, *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos*, Luys Estupiñán, Sevilla, 1611. Biblioteca Histórica, Fondo Antiguo, Universidad Complutense de Madrid (BH FLL 21289). Fotografía de la autora.

ORDENANCAS  
DEL BVEN GOVIER-  
NO DE LA ARMADA  
DEL MAR OCEANODE  
24. de Henero de 1633.



BARCELONA.  
En casa de Francisco Cormellas, al Call, por Vianeso Sará.  
Año 1678.

*Ordenanzas del buen gobierno de la Armada del Mar Océano de 24 de Henero de 1633*, Francisco Cormellas, Barcelona, 1678. Biblioteca de Geografía e Historia, Universidad Complutense de Madrid (D355.49(46)(093)ORD). Fotografía de la autora.

Como a ningún interesado y concededor de la historia militar española de los siglos XVI y XVII se le escapa, los tercios constituyeron la unidad de élite del ejército hispánico en aquel periodo de la modernidad hasta que, en 1704, con la llegada de la dinastía borbónica a España, desaparecieron para integrarse en el nuevo modelo de ejército que puso en marcha Felipe V, convirtiéndolos en regimientos y más tarde en batallones, siguiendo el modelo francés y prusiano de la época (siglo XVIII). Y digo hispánico y no español para aclarar que no debemos olvidar que ese ejército se componía de soldados de muchas «naciones», y que alrededor de un 12 por 100 como mucho eran españoles, siendo el resto de sus componentes portugueses, italianos, flamencos, tedescos o tudescos (alemanes), suizos y de otras nacionalidades. De hecho, era habitual que en las batallas terrestres o navales compartieran enfrentamientos picas alemanas con arcabuceros suizos y mosqueteros españoles, por ejemplo. De un tiempo a esta parte se ha incrementado mucho el interés por la historia militar, y dentro de esta historia los tercios parecen tener un atractivo especial para aquellas personas interesadas en la historia del ejército español durante la Edad Moderna. Esa realidad ha provocado la aparición de un importante



Figuras de tercios. (Fuente: *Desperta Ferro Especiales*, núm. 5, *Los Tercios* (I), siglo XVI

número de libros (4), pinturas (de Augusto Ferrer Dalmau el conocido «pintor de batallas»), asociaciones culturales (Asociación 31 de Enero Tercios [<https://31enerotercios.com/>]), y hasta una tienda (Los Tercios. La Tienda [<https://latiendadelostercios.com/>]), además de asociaciones de recreación histórica, novelas o incluso películas con mayor o menor rigor histórico. Además, un «fotógrafo de batallas», Jordi Bru, con su reciente publicación *Los tercios* (5).

En estas publicaciones se ha escrito mucho sobre ellos, lo que hay de mito, fábula o realidad, si eran valientes y profesionales soldados que luchaban por su rey, o ladrones y desertores sedientos de botín que arrasaban los pueblos cuando estaban en guarnición o a su paso hacia el lugar de destino. En cualquier caso, no debemos dejarnos arrastrar por los tópicos, pues los tercios no fueron ni más sanguinarios, ni más saqueadores que los ejércitos pertenecientes a otras naciones.

---

(4) Para toda la actualidad escrita sobre los tercios, véase la bibliografía de mi libro *Tercios del mar. Historia de la primera Infantería de Marina española*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2019.

(5) BRU, J.: *Los tercios* (textos de Àlex CLARAMUNT), Desperta Ferro Ediciones, Madrid, 2020.

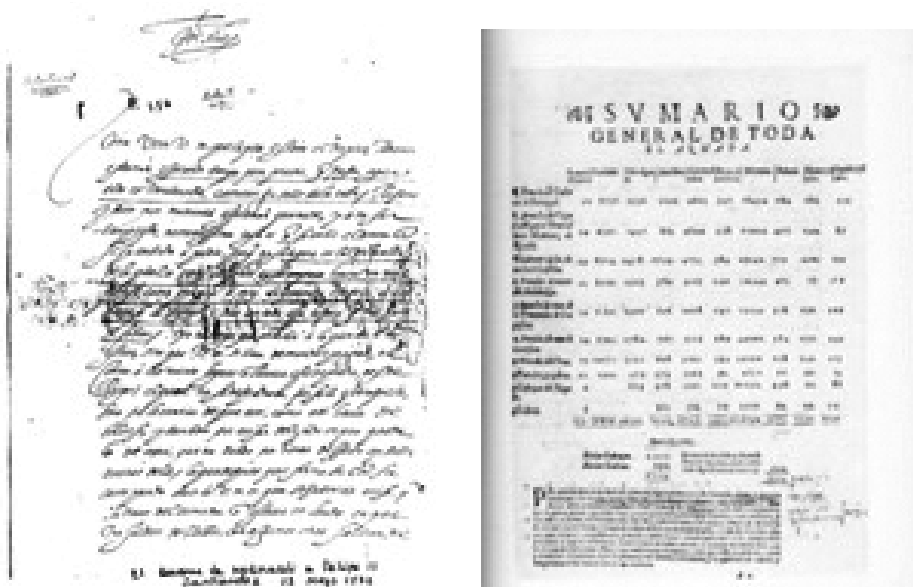


Los Libros de Galeras en el Museo Naval antes y después de la restauración. Imágenes cedidas por cortesía del Museo Naval de Madrid.

Julio Albi de la Cuesta, uno de los autores contemporáneos más conocedores de los tercios hoy en día, afirma que «Macedonia tuvo sus falanges. Roma, sus legiones. Y España, sus tercios». Y añade: «Siempre mal pagados, siempre blasfemando bajo los coletos atravesados por una cruz roja, los tercios enmarcan con sus picas un periodo fulgurante de la historia de España para acabar muriendo bajo sus banderas desgarradas en una larga agonía en los campos de batalla europeos y, de forma más dolorosa, en la memoria de sus compatriotas» (6). Realmente, con sus virtudes y con sus defectos, marcaron una época gloriosa para el ejército español. Y ¿por qué recibieron el nombre de «tercios»? Hoy en día todavía existen debates y diferentes teorías sobre el origen de este término. Los medievalistas sostienen que procede del cambio entre la Alta y la Plena Edad Media, cuando el soberano llamaba a la guerra a sus huestes y, para dejar parte de sus vasallos a cargo de sus tierras y otros quehaceres, solo convocaba a un tercio de los caballeros. Otra hipótesis defiende que se llamaron así porque cada tercio debía contar, en un principio, con 3.000 hombres. También hay quien afirma que la denominación procede de la campaña del Rosellón, en la que los soldados se dividían en tres armas o «tercios»: una de picas, otra de escudados –armados con espada y escudo– y una tercera de ballesteros y espingarderos, una teoría que remonta sus orígenes a la organización de las tropas del reino de Aragón a finales del siglo xv. Por último, no hay que descartar la hipótesis más asentada, que se basa en la ordenanza de creación de Carlos I (1536), en la que se hablaba de 3.000 efectivos. Dos años antes, en 1534, había puesto en marcha una remodelación del ejército, y en la referida ordenanza empleaba por primera vez la palabra «tercio». Sea como fuere, en un principio eran soldados voluntarios, que se alistaban por un sueldo (de ahí el nombre de «soldados»),

---

(6) ALBI DE LA CUESTA, J.: *De Pavía a Rocroi. Los tercios españoles*, Desperta Ferro Ediciones, Madrid, 2017, prólogo.



Distintos tipos de documentos del Archivo General de Simancas, sec. Estado, leg. 552, s.f.

y que, ya con los Reyes Católicos, en la lucha contra Francia y en la conquista de Granada habían demostrado que la infantería iba a cobrar una importancia inusitada, por encima de la tradicional caballería medieval. Sin duda alguna hubo grandes soldados y marinos que jugaron un papel esencial en nuestra historia, en tierra y en exitosas o fracasadas operaciones anfibias. Soldados como Juan de Austria, Lope de Figueroa, Cristóbal de Mondragón, Alonso de Contreras, Julián Romero o Sancho Dávila, muchos de ellos embarcados en los navíos atlánticos de la Monarquía Hispánica en su enfrentamiento contra sus enemigos. O marinos con nombres propios que hablan por sí solos: Álvaro de Bazán, Pedro Menéndez de Avilés, Pedro de Valdés, Juan Martínez de Recalde, Martín de Bertendona, Miguel de Oquendo y tantos otros.

Ya en la Edad Media había soldados «de marina», es decir, los que iban embarcados guarneciendo los barcos de posibles ataques enemigos. Nos los encontramos en Castilla y Aragón y, de hecho, el código de *Las siete partidas* (part. II, XXIX, 6), de Alfonso X el Sabio, alude a ellos llamándoles los «usados en la mar», al igual que también lo hace el *Libro del Consulado del Mar*, de origen valenciano (7). Así, los soldados del mar se alistaban, al igual que lo hacía la marinería (ballesteros, corrulleros –en la proa–, espalderes –en la popa–). Y se les llamaba *hombres de guerra*, *soldados* o *guardianes*, prefirién-

(7) CAMPANY, A. de: *Libro del Consulado del Mar*, Barcelona, 1965.



Mosquetero, piquero, arcabucero, 1633. New York Public Library Digital, The Vinkhuijzen Collection of Military Uniforms, image 87476, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mosquetero,\\_piquero,\\_arcabucero.\\_1633\\_\(NYPL\\_b14896507-87476\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mosquetero,_piquero,_arcabucero._1633_(NYPL_b14896507-87476).jpg) [consulta: 31-5-2020].

dose para luchar a los remeros y a los marineros, más habituados a moverse en los barcos y al medio marítimo. Desde el descubrimiento de América y los viajes a las tierras recién descubiertas, aparecieron los arcabuceros (por portar arcabuces) para acompañar a las flotas de Indias en defensa de un posible ataque pirático o corsario. Y más tarde, cuando Carlos I era rey de España (Carlos I) y emperador del Sacro Imperio Romano Germánico (Carlos V), a la altura de 1528, se tiene constancia de la existencia de lo que se llamó entonces *Tercio de galeones*, que no debía reclutarse para cada ocasión, sino para que sirviera de modo estable en una armada de guerra.

No obstante, la verdadera raíz de la infantería de marina son las llamadas o conocidas *Compañías Viejas del Mar de Nápoles*, al servicio permanente de las galeras de ese reino, así decidido por Carlos el 27 de febrero de 1537. Muy pronto entrarían en acción: en la conquista de Túnez (1535) y en el fracaso de Argel de 1541. Tras el asedio a Malta (1565), también un 27 de febrero, pero de 1566, se crearía en Cartagena el Tercio de Armada, con una función similar al anterior, siendo su primer maestre de campo don Lope de Figueroa. En los primeros momentos fue conocido como *Tercio de la Armada del Mar Océano*, *Tercio de*



Galera almiranta de Lepanto, 1571. Museo Marítimo de Barcelona



Galeaza española dispuesta para viajes de ultramar. Museo Naval de Madrid (MNM, 576, Colección R. Monleón)

*Armada* o *Tercio de Figueroa*, como defensa de la referida armada en el Mediterráneo. El nuevo *Tercio de Nápoles*, denominado «Mar y Tierra», fue creado el mismo día que el anterior y estuvo bajo el mando del maestre de campo don Pedro Padilla. También ese año nació el *Tercio de Galeras de Sicilia*.

Con estas decisiones, la situación había cambiado por completo, porque a cada escuadra de galeras se le asignó un tercio de galeras para actuar en función de la misión asignada y desembarcar en un momento concreto integrándose en unidades tácticas, al poseer el adiestramiento y los cuadros de mando para ello. Podemos, pues, afirmar que, a partir del reinado de Felipe II, la Monarquía Hispánica contaba con un instrumento anfibio que ya estuvo plenamente desarrollado a finales del siglo XVI y que actuó en la batalla de Lepanto, en la conquista de Portugal, en las dos consecutivas victorias navales de Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, en las islas Azores (1582 y 1583) y en otras posteriores. En un principio estaba compuesto por gente de Andalucía (se solía emplear la expresión *Tercio de Granada*) y después de todas partes, extranjeros incluidos. De manera que nos los encontramos de forma fija al crearse la Armada del Mar Océano en 1566, y serán utilizados en galeones y galeras, en el Mediterráneo y en el Atlántico. Y así nacieron los tercios de infantería de armada, así llamada porque el armador de los barcos era el monarca y él los equipaba, en ocasiones solo para una acción naval concreta. Por lo que respecta a las tropas de guarnición de las galeras de Cerdeña, no parece que se integrasen en unidades de cierta permanencia.

En 1633, vieron la luz las *Ordenanzas de la Armada del Mar Océano*, tras otras disposiciones legislativas previas, en las que se recopilaban todas las leyes dispersas existentes en el conjunto de disposiciones legales anteriores. Con la llegada de los Borbón al trono español, se procedió a una intensa reforma tanto de la Armada como del Ejército. Así, se dispusieron las Ordenanzas de Patiño de 1 de enero de 1725, legislación que regulaba las funciones administrativas y el régimen económico de la Marina de Guerra española, y que serían las primeras de una serie de ordenanzas y disposiciones promulgadas a





Réplica de un galeón español del siglo XVII, el *Andaluía*. Disponible en [https://cronicaglobal.elespanol.com/vida/galeon-siglo-xvii-visita-valencia\\_127436\\_102.html](https://cronicaglobal.elespanol.com/vida/galeon-siglo-xvii-visita-valencia_127436_102.html) [consulta: 31-5-2020].

lo largo del periodo ilustrado. Ya en el siglo XX, el 10 de julio de 1978, el rey Juan Carlos I firmaba un real decreto por el que se disponía que «se fija el año de 1537 como antigüedad del Cuerpo de Infantería de Marina». Al no existir más información, y por la necesidad, a efectos conmemorativos, de seleccionar un día y un mes, se eligió el 27 de febrero porque en ese día, de 1566, se tenía constancia de la creación del *Tercio de la Armada del Mar Océano*, del *Tercio de Galeras de Sicilia* y del *Tercio Nuevo de Nápoles*, por lo que una orden ministerial de 22 de abril de 1981 así lo recogió.

Los tercios del mar actuaron en varios escenarios: Mediterráneo, Atlántico, canal de la Mancha y Mar del Norte, con mayor o menor suerte en sus resultados. Para ello, la corona española articuló la construcción de distintos prototipos navales en función de los escenarios en los que iba actuar porque, dependiendo del ámbito naval, las naves debían ser de determinada condición y peculiaridad. Por aquel entonces había dos tipos básicos de embarcaciones: la galera en el Mediterráneo y el galeón en el Atlántico.

La galera, de propulsión remica y remeros como fuerza motriz, fue el prototipo naval más común empleado en aguas mediterráneas. Y existía una gran variedad, desde su «hermana mayor», la galeaza –resultado de la propuesta de un ingeniero veneciano llamado Francesco Bressano, que levantó sus popas y proas para llevar más artillería, participe pero que luego desaparecería por su difícil maniobrabilidad–, a la galeota, el jabeque, la polacra, la saetía y el bergantín, mucho más pequeñas, con uno o dos palos y menos bancos de remo. En el Atlántico, fue el *galeón el prototipo de todas las monarquías*, con propulsión vélica, velas cuadras o cangrejas, aparejo de dos



La corbeta *Descubierta*. Museo Naval de Madrid (MNM, 1367 y 9614).

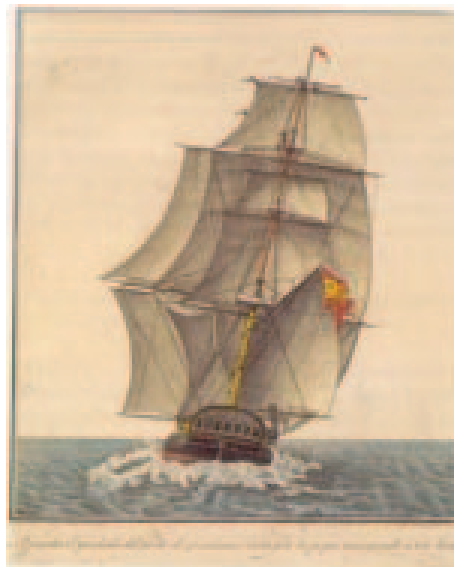
o tres velas, de 500 a 900 toneladas de arqueo y capacidad artillera de cincuenta a ochenta piezas.

Luego, ya en el siglo XVIII, los barcos evolucionarían hacia otros prototipos: los navíos de línea, las fragatas y las corbetas.

¿Quiénes estaban embarcados, además de los tercios? Existía una misma estructura general para cualquier ámbito naval, tres tipos de «gente»: los hombres de mando, la gente de cabo y la gente de remo o chusma. Entre los primeros se hallaban el capitán, el maestro, el piloto... Entre los segundos, la llamada gente de guerra (gentilshombres, aventureros...), los tercios y la gente de mar (artilleros y marineros). Por último, entre la conocida como «gente de remo» (también llamada «chusma»), se encontraban los voluntarios (buenas boyas) y los forzosos, destacándose a su vez entre estos los forzados o condenados (galeotes): ladrones, bígamos, blasfemos, desertores, vagamundos... y los esclavos.

Vamos ahora a embarcarnos con los tercios a vivir sus peripecias y sus sinsabores. Poner en marcha una empresa naval era algo muy complejo. El primer paso era la elección del capitán general de la armada por parte del soberano, con lo que comenzaban unos complejos preparativos que iban desde embargar o requisar barcos, cuando no ordenar su construcción, a nombrar veedores y otros funcionarios reales que debían encargarse del aprovisionamiento de vituallas y bastimentos para el tiempo que estuvieran embarcados, la duración de la jornada naval y el número de hombres asignados a esa

empresa. A partir de entonces, las dificultades comenzaban, no solo porque había que precisar el número de ese personal a bordo para vivir largos meses de cautiverio marítimo, sino también porque la navegación se consideraba un negocio desesperado y espantoso, de ahí que las tripulaciones no estuvieran compuestas exclusivamente por personas de alta vocación marinera o militar. En efecto, hubo ladrones, aventureros y campesinos que huían de su vida familiar en el campo, condenados por la justicia por bigamos u otros delitos. Los problemas fueron iguales en los siglos XVI y XVII, porque en su proceso de selección se buscaban algunos extremos poco exigibles y difícilmente comprobables, como la posible experiencia en el mar, los valores morales del candidato o la edad.



Así pues, veedores, tenedores de bastimentos y vituallas se nombraban para todo el apresto de una empresa naval, y en sus libros se anotaban las cantidades de víveres, agua, artillería, munición y número de soldados y de marineros. Igualmente, se hacía la respectiva leva de los hombres, que iban a estar destinados en los barcos por espacio de varios meses; algunos desertaban por falta de la paga prometida antes de embarcarse, o se consumían las vituallas antes de la salida al mar para una empresa concreta. En definitiva, todo un entramado complejo de extraordinarias dificultades, en las que no faltaba una más que dudosa honradez de los propios funcionarios reales o los abastecedores. Y en este apartado también estaba el problema del armamento y de la escasez de piezas artilleras, aunque había una variedad de hasta diecisiete: cañones, medios cañones, culebrinas, medias culebrinas, versos, medios versos, bombardas, falconetes, sacres... Todos los esfuerzos que la Corona llevó a cabo para impulsar la industria nacional, mejorar la capacidad de fabricación con técnicos extranjeros y ejercer su medio de control no fueron suficientes.

Una vez embarcados había que solventar si la armada salía en el momento preciso decidido, pues no fueron pocas las ocasiones en las que las inclemencias meteorológicas o la



Fragata española. Museo Naval de Madrid



Corte de un galeón. Museo Vasa de Estocolmo. (Fotografía de la autora)

insuficiencia de vituallas lo retrasaba. Pero ya estamos a bordo. Y en este escenario se ha de tener en cuenta la inmensidad del mar, la soledad, la dieta, porque la vida de los embarcados a bordo no era nada fácil, pues a las estrechas condiciones materiales de espacio se añadían las propias de la convivencia diaria entre la marinería, los oficiales y los soldados, la distribución de funciones, la rutina antes de entrar en combate en los largos días de inacción embarcados, la separación de la vida en familia, la alimentación inadecuada, la falta de una precisa atención sanitaria e higiénica, las enfermedades, la suciedad a bordo, el hedor de los fletados, el hacinamiento, el combate, el ruido ensordecedor, la humareda, el estruendo, el miedo, la oscuridad, los naufragios... No olvidemos que los barcos son verdaderas fortalezas flotantes en las que había que convivir en las condiciones descritas.

Vamos a destacar someramente algunas de ellas. Los embarcados viajaban con todo tipo de «inquilinos»: pulgas, piojos, chinches, cucarachas, ratas y otros roedores que deambulaban por doquier en las embarcaciones, a lo que se unía la particular circunstancia de los galeotes, amontonados y encadenados a su banco, en unos espacios pequeños, viviendo y durmiendo en la cubierta, en la bodega, bajo toldillas o al raso.

Por otro lado, la dieta no era el mayor atractivo para subirse a bordo de un navío, pero quizá era mejor en comparación con la vida de miseria que muchos llevaban. En general, era deficiente y poco variada, con mucha falta de alimen-

**LA ALIMENTACION A BORDO  
DIARIA**

1, 5 LIBRAS VIZCOCHO.....(766 GRS.)  
Ó 919 GRS. DE PAN  
0,5 AZUMBRE DE VINO.....(1 L.)

**DOS VECES POR SEMANA**

TOCINO.....170 GRS.  
CARNE.....1 LIBRA(480 GRS.)  
ARROZ.....57 GRS.

**TRES VECES POR SEMANA**

PESCADO.....0,5 LIBRAS(170 GRS.)  
HABAS O GARBANZOS.....85 GRS.  
QUESO.....56 GRS.

**UNA VEZ AL MES**

VINAGRE.....3 L.  
ACEITE.....1 L.

**EQUIVALENCIA ENTRE UNIDADES**

|  |                |
|--|----------------|
| 1 ARROBA DE CASTILLA (medida de peso)                    | 11,302 kilos   |
| 1 ARROBA DE CASTILLA (medida de capacidad para líquidos) | 16,133 litros  |
| 1 AZUMBRE (medida de capacidad)                          | 2,014 litros   |
| 1 CUARTELO (medida de capacidad equiv. a 1/4 de anambre) | 0,504 litros   |
| 1 FANEGA DE CASTILLA (medida de capacidad)               | 91,5 litros    |
| 1 LIBRA CASTELLANA (medida de peso)                      | 479,436 gramos |
| 1 ONZA (medida de peso equiv. a 1/16 de libra)           | 29,716 gramos  |
| 1 PIPA O BOTA (medida de capacidad para líquidos)        | 504 litros     |
| 1 QUINTAL (medida de peso equiv. a 4 arrobas)            | 46 kilos       |

Raciones de los embarcados. (Fuente de elaboración propia)

Equivalencias entre unidades. (Fuente de elaboración propia)

tos frescos; cerdos, ovejas, alguna res, gallinas y aves que se acababan enseguida y que convivían con los embarcados; anchoas, pasas, ciruelas, higos y carne de membrillo con suerte, si bien se desconocían los medios para conservar los alimentos por la larga duración de los viajes. Asimismo, algo de arroz, menestra (habas, garbanzos y alguna legumbre), tocino, pescado y carne (en salazón). Esta se lavaba en el mar, porque en salazón resultaba demasiado salada y los embarcados se quemaban la boca y sentían aún más sed. El queso era un componente esencial en las dietas, porque se conservaba muy bien y podía ser sustitutivo de la carne y el pescado, si bien se endurecía con notable rapidez. Es cierto que había mucho consumo de pan, y cuando se acababa se gastaba harina integral de trigo más o menos entera, que se cocía dos veces para su mayor resistencia y a la que se añadía levadura: el *vizcotto* o bizcocho.

Con respecto a la bebida, era frecuente el vino (tinto, blanco y dulce andaluz), y por supuesto el agua y la cerveza (especie de fango verdoso que se mareaba en el mar, según se describe en los documentos).

La continuada falta de higiene y la suciedad a bordo fueron también una constante. En las jornadas, los hombres pasaban muchos meses embarcados, compartiendo olores nauseabundos por el propio hacinamiento, la estrechez de



Portada del libro *De Escorbuto morbo liber*, de Severino Eugaleno, 1604 [consulta: 31-5-2020]



*Practica y teorica de cirugia: en romance y en latin: primera y segunda parte* compuesto por el licenciado Dionisio Daça Chacon, Madrid, 1678. Biblioteca de Castilla y León (Valladolid). Signatura: g-e 560. [consulta: 31-5-2020]

los espacios, la falta de limpieza personal –algunos pasaban varios meses sin lavarse ni aplicar ningún tipo de aseo–, porque el agua dulce no se utilizaba para el cuidado personal, en fin, una realidad asfixiante. El agua estaba racionada, y lavar la ropa era misión imposible –solo si había escalas–. Era poca o ninguna la higiene corporal, pese a la multiplicación de órdenes reales al respecto. Los hombres lavaban su ropa con agua de mar, en los barcos había mucha humedad e inmundicia –los vómitos, resultado de la «enfermedad» más común (el mareo), formaban parte de la vida a bordo–. Y, si bien se organizaban limpiezas periódicas en la superficie e interior de los navíos y una vez al menos en profundidad, frotando con romero, no fue hasta el último tercio del siglo XVII cuando comenzaron a sanearse las cubiertas empleando desinfectantes. Más tarde, ya en el periodo ilustrado, se impusieron las fumigaciones de enebro, vinagre y pólvora de cañón, para introducirse a finales de la centuria el método *carmichael*, consistente en verter ácido sulfúrico sobre nitrato de potasio, y en el siglo XX, la desecación la ventilación artificial, aunque la salubridad de los navíos no tuvo lugar hasta la llegada de los barcos de vapor y de hierro.



*Un cirujano alemán*, atribuido a Holbein, tomado de la traducción alemana de *Consuelo de...* Id de la imagen ERGFBA, [https://www.google.com/search?q=grabados+del+siglo+xVI+y+xVII+sobre+heridas&rlz=1C1CHBD\\_esES770ES771&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKewjatP7jpejqAhU58uAKHVwVCT4Q\\_AUoAXoECAwQAaw&biw=1366&bih=625#imgrc=l0ZpRee0oJy4KM](https://www.google.com/search?q=grabados+del+siglo+xVI+y+xVII+sobre+heridas&rlz=1C1CHBD_esES770ES771&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKewjatP7jpejqAhU58uAKHVwVCT4Q_AUoAXoECAwQAaw&biw=1366&bih=625#imgrc=l0ZpRee0oJy4KM) [consulta: 31-5-2020]

Por lo que respecta a las enfermedades y a la asistencia sanitaria, hay muchos males y padecimientos a bordo: epidemias variadas, escorbuto, tifus exantemático, disentería, paludismo o cólera. Los remedios médicos eran deficientes y escasos, dificultando aún más su aplicación la suciedad y la humedad. Ciertamente que había un buque hospital, pero si se hundía o era derivado en un combate o asalto, el auxilio de cada barco era muy insuficiente: un cirujano por cada 1.300 soldados, un médico por cada 9.000, un barbero o un sangrador, circunstancia que no paliaba en absoluto esas profundas carencias asistenciales. Y, si bien es cierto que desde mediados del siglo XVII el primero ya llevaba su propio instrumental médico, y que el botiquín (según las Ordenanzas de la Armada de la Mar Océana) contaba con jarabe de limón, emplastos, aceites, polvos, preparaciones, drogas, ventosas, vendas, jeringas, balanzas y pesos, trementina (líquido resinoso obtenido de las coníferas por disolvente de pinturas y desinfectante), paños de lienzo para arrancar saetas..., no fue nunca bastante.

Hubo numerosos tratados de cómo curar las heridas reflejados en muchos grabados de época, explicando cuáles eran los remedios que se empleaban, y gracias a ellos hemos podido deducir su aplicación. Por ejemplo, en las lesiones por cañonazo se amputaba y se cauterizaban las heridas con metal caliente



*Therapeutics, la cauterización de una herida en la pierna.* Id de la imagen WH8EWR. <https://www.alamy.es/therapeutics-la-cauterizacion-de-una-herida-en-la-pierna-image268791987.html> [consulta: 31-5-2020]

o aceite hirviendo, pues obviamente no existía aún la anestesia. También se aplican apósitos con grasa animal para cerrar las heridas, o se usaba la maceración de vino y aguardiente (menos dolorosa), aunque había más riesgo de supuración y gangrena. En las lesiones abiertas por espadas o picas, simplemente se realizaba un cosido. Las heridas producidas por proyectiles, ya fueran flechas o balas, eran las peores y las más difíciles de sanar, ya que provocaban hemorragia interna y astillaban los huesos, provocando la infección... y la muerte en la mayoría de los casos, pese a aplicarse ungüentos de minio (óxido de plomo en polvo), no siempre eficaces.

Cuando se alcanzaba puerto, si los embarcados llegaban con una epidemia, se les asistía entonces en un lugar separado de la ciudad y de la dársena, donde los posibles enfermos permanecían treinta días –la llamada *trentina*–, al aire libre y al sol, y cualquiera que tuviera la mínima relación con ellos era aislado. Cuando pudo comprobarse la insuficiencia

del periodo de aislamiento, las autoridades determinaron cuarenta días, la *quarantina*, lo que hoy conocemos como «la cuarentena», y como medida de seguridad se ordenó quemar los haberes de los infectados. Se tienen noticias de los puertos venecianos y de Marsella, así como de las medidas que se tomaron ante una epidemia ya desde el siglo XIV, estableciéndose el primer lazareto en 1403, en una isla próxima al puerto francés, a los que siguieron los de Ragusa y Zara, en la actual Croacia. A partir del siglo XVIII, los Estados intervendrían en el control parcial de la sanidad pública protegiendo los puertos contra la introducción de enfermedades epidémicas.

En España, el primer lazareto fue el de Mahón, situado en el centro del puerto del mismo nombre, en la isla de Menorca, cuya construcción se inició bajo el mandato de Carlos III en 1793, aunque se vio frenado por la invasión británica de la isla. No se finalizó hasta principios del siglo XIX, con Carlos IV, funcionando ya con un servicio regular a partir de 1817. Más tarde se construyó otro, que se mandó fundar en la ría de Vigo en 1838, para prestar servicio cuatro años después y dar un respiro al de Mahón. Se edificó sobre las islas de San Simón y San Antón, uniendo ambas con un puente de piedra,



guardando los edificios con una muralla exterior. Sin agua potable, allí purgaron sus enfermedades los contagiados procedentes de los puertos europeos y del Caribe.

Desde el primer momento se determinaron las condiciones de su establecimiento: cerca de los puertos de gran tráfico marítimo y, a ser posible, sobre un montículo de terreno árido y seco, pero con provisión de agua potable para la bebida y la limpieza; debía construirse en el punto opuesto a los vientos dominantes y con dirección al mar; rodearse

de una tapia con una salida distinta de la entrada, y con un cementerio próximo a sotavento del lazareto. En definitiva, los reclusos habían de disponer de aire puro, aislamiento y de buena y equilibrada alimentación.

Los embarcados también tenían tiempo libre. Eran muy largos los días en el mar, con una convivencia compleja porque eran muchos meses en los que se buscaba evitar el aburrimiento jugando a los naipes, al ajedrez, «a las carreras de animales», a los dados, a la taba..., o a los juegos de azar, teóricamente prohibidos. Igualmente, pescaban, nadaban, representaban obras de teatro, participaban en ceremonias religiosas, y quienes sabían hacerlo, leían libros piadosos, de antiguos clásicos y novelas de caballería. Y también recibían instrucción para las funciones que debían desempeñar en combate, en el adiestramiento, en la disciplina y en el orden que debían guardar.

En ese tiempo libre había tiempo para la oración, porque la religiosidad a bordo se vivió muy intensamente. Los hombres embarcados percibieron su pequeñez en la inmensidad del mar y el miedo a lo desconocido. Y ello se puso de manifiesto en los rezos e invocaciones al avistar al enemigo y cuando había tempestad y tormenta. También resultó evidente esa religiosidad en los adornos de los barcos, en los estandartes y en el nombre de los navíos: *San Mateo*, *San Pedro*, *San Pablo*, *Nuestra Señora del Rosario*, *Nuestra Señora de Guadalupe*, *San Marcos*.

En todos los barcos viajaba un capellán, encargado de la asistencia espiritual de los embarcados y del auxilio a los moribundos. El protoco-



Popa del galeón *San Mateo*



Estandarte real de la familia Oquendo. Museo Naval de Madrid.



Cruz de oro y esmalte perteneciente a un caballero de la Orden de Alcántara del barco *Girona*, ahora en el Ulster Museum de Belfast. *Armada 1588-1988*, catálogo de la Exposición de Greenwich, Londres, 1989, pág. 223.



Agnusdúi relicario del barco *Girona*, ahora en el Ulster Museum de Belfast. *Armada 1588-1988*, catálogo de la Exposición de Greenwich, Londres, 1989, pág. 58.

lo exigía que las tripulaciones, antes de hacerse a la mar, debían oír misa, confesar y comulgar, sacrificio que se realizaba en tierra, dado el poco espacio de las naves para que se celebrara a bordo. Sin embargo, la duración de los viajes trasatlánticos y sus peligros evidentes dio lugar a la «misa seca» (llamada también «misa náutica»), en la que el sacerdote oficiaba el santo sacrificio exceptuando la consagración y la comunión, con la ventaja de que el oficiante podía decirla en cualquier momento e incluso varias veces al día ya que, al no comulgar, no necesitaba estar en ayunas como manda el precepto (8). Era literalmente imposible officiar misa, por no poder guardar y cuidar, con la solemnidad necesaria, los ornamentos sagrados, especialmente el cáliz y las sagradas formas, sin olvidar la importancia que se daba a la calidad del aceite, de la cera y del vino de la consagración. Razones más que suficientes para que la

---

(8) Esta misa seca, por estar ligada con los viajes por mar, también es conocida como «misa náutica». Para mayor información, véase <http://turdetaniaonoba.blogspot.com/2014/06/la-misa-seca-o-nautica.html> [consulta: 31-5-2020].

misa quedara limitada a su celebración en tierra, antes de zarpar las naves, y en puerto, a su arribada.

A diario, se rezaban unas oraciones al amanecer y una salve o algunas letanías al atardecer; en los días festivos se creaba un pequeño altar y se oficiaba una misa. En el ceremonial marítimo se mezclaban desde siempre la música de las chirimías, el clamor de las voces, el ruido de los cañones y arcabuces y las órdenes del combate. Eran difíciles de combinar, muy complicadas para escuchar. Y si se avistaba al enemigo se multiplicaban los chillidos pidiendo la intercesión mariana o la de algún santo. Cuando había tiempo, antes del inicio del combate, se improvisaba una emotiva ceremonia religiosa. La arqueología submarina ha puesto de manifiesto ese fervor religioso de los embarcados por los objetos hallados al respecto, desde medallas y crucifijos hasta relicarios y camafeos.

Cuando se preparaba una empresa naval, se daban las oportunas órdenes para determinar la salida de los soldados, los cuales marchaban hacia Flandes, Italia o cualquier otra zona en la que fuesen a desembarcar para combatir, como también a quienes constituían las fuerzas de guerra destinadas a defender en el mar igual que lo hacían en tierra. Los desplazamientos de los tercios en marcha hacia sus lugares de destino, en especial las tropas destinadas en los territorios flamencos, utilizaron el Camino Español, pero en los momentos en que este no era practicable o quedó cortado literalmente, el envío de tropas a otras zonas del continente se volvió a realizar por mar.

Por otra parte, en las jornadas navales que se desarrollaban en el Atlántico y el Mediterráneo europeos existieron, además, dos problemas añadidos: la presencia de corsarios y piratas, y la falta de puertos en los que poder refugiarse los barcos españoles. Los tercios embarcados se movieron, como ya hemos dicho, básicamente en tres escenarios: el Mediterráneo, el océano Atlántico y las costas francesas e inglesas que cerraban el Mar del Norte y el canal de la Mancha. Sus acciones fueron de combate naval y operaciones anfibia ofensivas con un elevado número de soldados, muy útiles en la exigencia



Crucifijo de bronce, con la inscripción «inri», procedente del barco *Girona*. Armada 1588-1988. Catálogo de la Exposición de Greenwich, Londres, 1989, pág. 57



<https://arrecaballo.es/edad-moderna/guerra-de-flandes-o-de-los-80-anos-1568-1648/el-camino-espanol/> [consulta: 31-5-2020]

de una adecuada combinación de choque y de fuego y una inmediata reacción ante imprevistos y contraofensivas.

Es cierto que obtuvieron sonadas y conocidas victorias (la toma de Túnez, la batalla de Lepanto, el éxito del asedio a Malta) y grandes fracasos (la jornada de Inglaterra –la mal llamada «armada invencible»–, el fracaso de Argel o la batalla de las Dunas de 1639, por citar tan solo algunas empresas navales). Y actuaron en la construcción de puentes; en el paso por ciénagas y ríos helados; en las penurias y miserias que soportaron en las batallas campales, asedios y combates de menor importancia; en las acciones anfibas, bien como guarnición, bien como tropas eventuales y de desembarco. Una actividad en la que los tercios tuvieron que combatir en aguas inhóspitas con diques y mareas bajas y altas –no habituales en sus lugares de origen–, con nieblas e intenso frío, en aquellas aguas cenagosas, vadeando ríos, atravesando canales y mares. También lo hicieron en escenarios fluviales y lacustres, haciendo acertada la frase del duque de Parma, Alejandro Farnesio, al afirmar que, «contra la inferioridad naval, la ofensiva arquitectónica».

Y lo hicieron con distintas tácticas, dependiendo de si combatieron en el Mediterráneo o en el Atlántico. Los tercios embarcados combatían mediante un sistema perfeccionado con el paso de los años. Los primeros en entrar en batalla durante el abordaje eran los arcabuceros, que podían dividirse en dos grupos (si el barco era atacado por ambas bandas) o formar en uno de los laterales si no había más de un enemigo, y se colocaban por parejas para alternar-

se a la hora de hacer el fuego (de disparar). El resto de los combatientes, los más ágiles, los apoyaban ofreciéndoles pólvora y cartuchos. Cuando ambos navíos tocaban borda con borda, los piqueros avanzaban de forma ordenada. Todos eran expertos en la lucha con la daga y la espada.

Una vez en el mar, se estudiaban las tácticas y estrategias empleadas frente al enemigo, dependiendo de los teatros de operaciones: la media luna, la carga con el espolón de proa en la eslora del barco enemigo, y luego, el abordaje en aguas mediterráneas; y los cañonazos desde los castillos de proa y popa, además de los de los puentes laterales, para proceder seguidamente con el fuego cruzado de arcabuces y mosquetes antes del choque frontal en el cuerpo a cuerpo. En el caso del Atlántico y el Mar del Norte, dependiendo de las circunstancias. En este último escenario, la escasez de puertos y los bajíos del canal de la Mancha provocaron un tipo de enfrentamiento naval particular, con embarcaciones de bajo bordo para no encallar en las arenas y evitar que los holandeses soltaran sus diques y anegaran las tierras, impidiendo el paso de los soldados hispánicos.

Por último, es preciso entender lo que ocurre cuando los soldados y marineros se licencian: no hay pensión asegurada al final de su vida, no cuentan con un sistema de jubilación, ni con garantías de cobrar pensiones y deudas pasadas. Muchos de ellos se vieron obligados a vivir de la caridad de sus camaradas, de la misericordia de algunas instituciones o de su capacidad para reinsertarse a la vida civil. Se conocen como «soldados viejos» o «soldados estropeados», y su destino tras la licencia dependía de su salud, del grado de invalidez o discapacidad, de su lugar de asentamiento, de la edad y de la posibilidad de lograr una gratificación real por haber destacado en sus acciones militares. La documentación de la época es abundante en lo que se refiere a las peticiones de pagos atrasados de varios años, el cobro de lo adeudado a las naves embargadas por parte de las viudas de sus dueños, o las liquidaciones de herencias testamentarias, de ahí que recurrieran con demasiada frecuencia a las instituciones religiosas y de caridad, porque sabían que tendrían garantizados su alojamiento y sustento, además de la asistencia sanitaria y religiosa; o que pulularan por la Corte en busca de pensiones o cargos. Quienes regresaban –los más afortunados–, llegaban a sus lugares de origen, donde con suerte tal vez les esperaba alguien o tuvieran de quién o de qué ocuparse.

Mi investigación y conocimiento sobre los tercios embarcados me ha permitido valorarlos en una reflexión final. Los he visto combatir, he conocido su penuria y precariedad, su arrojo y valentía. He combatido como una más de ellos, en esas verdaderas fortalezas flotantes, padeciendo las malas condiciones alimentarias, sanitarias, médicas, el hacinamiento... He sufrido sus derrotas y me he alegrado de sus victorias. He conocido de la mano de los tercios sus grandezas y sus miserias, su camaradería, su escasez económica, su dificultad para el ascenso, su pobreza generalizada. En definitiva, he vivido y muerto con ellos, con su origen y su desaparición para convertirse en otro sistema más moderno y eficaz de ejército. Pero eso es ya otra historia... Pese a

su atribulado final, no debemos olvidar que sus hazañas pesaron más que sus temores, que su valerosa actuación fue mayor que sus deserciones y motines. Con todo, no olvidemos que a lo largo de siglo y medio fueron los soldados más admirados y temidos de Europa. Pienso que sería por algo, ¿no? (9).

---

(9) Para más información sobre los tercios del mar, véase mi libro *Tercios del mar. Historia de la primera Infantería de Marina española*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2019.