



## XXVIII

### REFORMAS.

1598 - 1621.

Don Diego Brochero.—Su iniciativa.—Honras á los marineros.—Matricula de mar.—Pilotos, capitanes, artilleros.—Industrias.—Pesca.—Fábrica de naos.—Ordenanzas.—Maestros.—Obras de construcción.—Línea máxima de carga.—Artillería de hierro y de bronce.—Economía.—Policía.—Descrédito de las galeras.—Sus Ordenanzas.—Orden de precedencia de las escuadras.—Saludos y etiquetas.—Precedencias en las escuadras de naves.—Las bateleras de Pasajes.



A nota característica de la marina en el reinado de Felipe III es la de reforma. Comprobaron los sucesos en el principio, con la ofensiva de los holandeses y la ineficacia de las escuadras armadas para afrontarlos, las amargas verdades valientemente expuestas por el almirante general D. Diego Brochero en memorial al Rey, y en buen hora se le llamó á la Corte, dándole asiento en el Consejo y amplitud de atribuciones con que emplear el genio organizador de que estaba dotado. Lo primero en que puso la mano fué en el personal inferior. Sin marineros no puede haber marina, y ya se ha visto que al organizar apresuradamente las armadas regionales fué necesario traerlos de Génova y tomarlos de naves extranjeras, después de sacar forzosamente de las flotas de Indias y de los barcos de cabotaje una parte y de embarcar otra de labriegos inútiles, no porque fuera absoluta la falta en los puer-



tos, sino porque huían del servicio en los navíos de guerra, prefiriendo expatriarse y aceptar plaza donde los considerasen y atendieran á sus necesidades.

Redactáronse y se pusieron en vigor las «Ordenanzas para las armadas del mar Océano y flotas de Indias», firmadas en Ventosilla el 4 de Noviembre de 1606, reconociendo «cuán justo era honrar y premiar á los marineros españoles, sin que fuese menester echar mano de los extraños», y se ampliaron con Real cédula de 22 de Enero de 1607, concediendo á los hombres de mar uso de armas permitidas y de trajes, cuellos y coletos á su gusto; exención de alojamiento mientras estuviesen ausentes de sus casas; jurisdicción privativa y prerrogativas varias, condensadas en esta meditada prescripción:

«Que á los que fueren hijosdalgo, no sólo no ha de parar perjuicio á su nobleza ni á sus hijos y sucesores el asentarse á servirme ó haberme servido en las armadas y flotas de marineru ó otra de las plazas que acostumbra á servir en los navíos la dicha gente de mar, ahora ni en ningún tiempo del mundo; pero que el hacerlo sea calidad de más honra y estimación de sus personas.»

Desaparecía con los nuevos preceptos la irritante desigualdad establecida de atrás entre soldados de mar y tierra, y acabó también la corruptela y granjería de las autoridades de provincia que proveían los cupos otra Real disposición dictada en 5 de Octubre del mismo año «formando una matrícula de todos los marineros efectivos, sin excepción, y ordenando que no pudiera salir á pescar el que no estuviera matriculado, ni los matriculados á viajes largos sin licencia del Corregidor del Rey»; más esta segunda parte levantó clamoreo tan ruidoso en la provincia de Guipúzcoa, que hubo de influir para que la matrícula se anulase <sup>1</sup>.

El ensayo produjo, de todos modos, buen efecto, sentando precedente que utilizar en otros tiempos y circunstancias, lo mismo que el de fijar penas, extendidas en caso hasta la de

<sup>1</sup> Don Javier de Salas, *Marina española. Discurso histórico* ya citado.



muerte, á los marineros é individuos de maestranza que sirvieran en el Extranjero <sup>1</sup>.

A estas medidas fundamentales siguieron las encaminadas á mejorar la situación y condiciones de los pilotos y capitanes <sup>2</sup>, indicando el plan completo la instrucción general en que se establecían las obligaciones y atribuciones de cada funcionario en la marina, desde el almirante al grumete y el paje <sup>3</sup>, y las particulares por institutos <sup>4</sup>, preferentemente las cédulas favoreciendo á los artilleros y cuidando de la redacción de cartillas para su instrucción, examen y prácticas <sup>5</sup>.

Entre las industrias algo se atendió á la pesca, decadente y necesitada, tanto por haber hecho extensivo el embargo á sus embarcaciones en el reinado anterior, como por el abandono en que se tuvo, hasta el punto de despachar los mercaderes de la Bolsa de Londres navíos armados para impedir por fuerza á los españoles el concurso en Terranova, y lo mismo en Noruega y Groenlandia, donde los holandeses los iban sustituyendo después de ajustar balleneros vascos que les sirvieron de maestros <sup>6</sup>.

A los armadores se ofreció estímulo en las instrucciones enviadas al Superintendente de fábricas, mandándole cuidar cada año del número y especie de árboles que se habían de plantar, repartiéndolos á los pueblos; hacer empréstitos de la caja real y abonar primas de construcción á los que quisieran construir naos de 300 toneladas arriba; auxilios necesarios, habiéndose acabado, por causa de tantos embargos ruinosos, los armadores de capital, los grandes señores y aun obispos que antes fabricaban y tenían navíos. Se acrecentaron al mismo tiempo los sueldos abonados por tonelada y día ó mes á los buques que sirvieran al Estado <sup>7</sup>, circulando or-

<sup>1</sup> *Disquisiciones náuticas*, t. VI, pág. 414.

<sup>2</sup> *Idem id.*, t. IV, pág. 239, y t. II, pág. 175.

<sup>3</sup> *Idem id.*, t. VI, pág. 160.

<sup>4</sup> Ordenanzas de la infantería de la Armada, año 1611. Academia de la Historia, *Colección de D. Juan Antonio Enriquez*.

<sup>5</sup> *Disquisiciones náuticas*, t. II, pág. 330, y t. VI, pág. 432.

<sup>6</sup> *Idem id.*, t. VI, págs. 411-415.

<sup>7</sup> Año 1607. *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*, t. LXXXI.



denanzas especiales de arqueos y de soldadas, preliminares de las de fábricas, las más importantes, impresas y publicadas en 21 de Diciembre de 1607.

Explicaba el preámbulo que, considerando los inconvenientes y daños que se habían seguido de construir naves sin la traza y fortaleza que se requieren para navegar y pelear, se habían reunido en la Corte las personas de más experiencia, pedido informes á las de los puertos y astilleros, y conferido el asunto en el Consejo de Guerra, quedaba determinada para lo sucesivo la manera de fabricar con reglas de proporción en las dimensiones, así como para enramar, encintar y aferrar. Se concedía un plazo de tres años para consumir las naves existentes en la carrera de las Indias, determinando que desde principio del de 1610 todos los que navegaran en las flotas habían de ajustarse á esta ordenanza y ser visitados ó reconocidos previamente, á fin de que por los maestros encargados recibieran y pusieran en el branque y codaste dos señales de fierro que sirvieran de límite á la línea de flotación, á fin de que la codicia de los dueños no cargase más de lo que la nao podía sufrir, bajo severas penas <sup>1</sup>.

Coartaban estas ordenanzas la libertad é iniciativa de los particulares de construir con arreglo á las condiciones de la demanda del comercio, y hacían patente, además, que el Gobierno se proponía contar con vasos de guerra, sin tener otra cosa que hacer por su parte que detenerlos y armarlos cuando le hicieran falta. Se hicieron, por tanto, reclamaciones y protestas, sobre todo por los navieros de la Universidad de Sevilla, como más interesados en la navegación de las Indias, exagerando los perjuicios que la innovación iba á causarles, y aun la falta de inteligencia, que produciría malos resultados.

En lo segundo se equivocaban mucho ó se lamentaban de mala fe, que es lo más probable. Era aquella época de transición, en que por desprestigio de la galera, por la activa na-

<sup>1</sup> Nótese que pasaron doscientos setenta años desde que en España se determinó la línea máxima de carga hasta que se ha adoptado por las leyes inglesas, gracias á la insistencia de Mr. Plimsoll.



vegación de ingleses y holandeses, y, más que todo, por el desarrollo increíble de la piratería, para la que hasta los berberiscos habían adoptado barcos veleros, se hacían necesarias modificaciones que hizo bien en iniciar la Administración, divididas como estaban las opiniones. Las unas tendían á la prolongación de la eslora, rebaja del puntal, principalmente en los castillos, disminución de altura y gruesos de la arboladura: las otras, aferradas á la tradición, combatían lo que, á su parecer, estrechaba la capacidad de la bodega con perjuicio de la provisión de mantenimientos en viaje largo, de la carga en los ordinarios, y del manejo de la artillería en todos, por quedar las portas de la primera cubierta muy al ras del agua. En la capacidad no menos discrepaban, significándose la oposición á las naves grandes, basada en ejemplares desastrosos de construcciones de 900 y 1.000 toneladas, que hicieron D. Álvaro de Bazán y el Adelantado de Castilla. Los más admitían como máximo, para capitanas y almirantas, el porte de 800 y de 600 toneladas, de que no pasaban las marinas del Norte de Europa, teniendo en cuenta para las de Indias el aguaje de la barra de Sanlúcar, que no admitía á las mayores de 500; pero ganaba terreno la idea concebida ya en el siglo anterior por los buenos marineros, de aumentar la longitud de la nave con relación á su anchura y de desterrar los castillos levantados en las extremidades, que con el enorme peso y considerable altura privaban al vaso de celeridad en los movimientos giratorios, aumentaban los de balance y cabezada y ofrecían al viento una resistencia perjudicial á las buenas condiciones maríneas.

Las Ordenanzas de 1607 produjeron, entre otras ventajas, la de determinar la extensión de unidad *codo*, hasta entonces teórica y arbitraria, y la de establecer «la forma en que había de servir y ser pagada la maestranza en las fábricas de navíos y adovíos de la Real Armada».

Vino en apoyo de los teóricos el *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y mercante*, escrito por Tomé Cano, aprobado en el Consejo, é impreso en 1611,



«pareciendo, no sólo útil y provechoso para el servicio de S. M. y bien general de los navegantes, pero necesario é importante, *por ser el primero que, reduciendo á cuenta y medida esta fábrica, ha salido á luz*». Redactado en forma de diálogo, como lo hicieron en los tratados anteriores de navegación Escalante y García del Palacio, contenía lecciones atrevidas investigando las causas de decadencia de la fábrica española, no acertando, decía, á entender cómo había aún quien se atreviera á construir navíos con el corto sueldo que pagaba el Rey al servirse de ellos, y del sistema establecido para el pago, propio para la ruina de los armadores, toda vez que los contadores no acababan la liquidación en muchos años, y cuando la concluían no pagaban el escaso precio del embargo, que se consumía en el aprecio de municiones y bastimentos, cuyas mermas no admitían, ni daban recaudos, antes con ásperas palabras lo excusaban, teniendo al fin el dueño que vender la nao para pagar los alcances de su cuenta, quedando escarmentado. Así, los derechos de Aduanas iban en constante baja, y apenas quedaba nave de particular en el reino, cuando antes iban por cientos á la pesca del bacalao, al transporte de lanas á Flandes y á otras muchas partes. «Todo se ha apurado y consumido (escribía), como si de propósito se hubieran puesto á ello, lo cual ha nacido de los daños de los dueños de las naos, cansados de los perjudiciales é importunos embargos, siendo lo peor que todo el aprovechamiento ha venido á parar en los de naciones extranjeras, que con sus sueltos, libres y muchos navíos, en que por falta de los nuestros han crecido más, corren, navegan, sulcan y andan por todos los mares y por todos los puertos de España y mayor parte del mundo, y no atados á una flota de cada año y á una sola carrera, en que estamos reducidos con tan apretado trato y navegación peligrosa de cosarios y continuos enemigos, tan poderosos, tan engrosados y enriquecidos de los frutos y tesoros de España..... Y aun es otro el daño, y no menor, que este arte y esta ocupación tan necesaria y provechosa ha llegado á tal estado, que ya se tiene por negocio de afrenta ó de menosprecio



el ser los hombres marineros, dándosele por baldón, y tratando á los que tienen naos los ministros reales muchas veces, no como debían ser tratados hombres tan importantes y necesarios, sobre quitalles sus haciendas. Por lo cual los hombres cuerdos de la navegación y mareaje se han dejado de ello, retirándose á ser mercaderes ó á labrar el campo, por librarse de tales inconvenientes y trabajos; de manera que por todas vías se van menoscabando en el reino sus bajeles y sus tan útiles y provechosos hombres de mar. Inconveniente en que se debe mucho reparar como materia de Estado y de grave importancia, echando de ver y considerando cuan al contrario corre hoy esto y ha corrido siempre en Fracia, en Italia, en Flandes, en Inglaterra, Dinamarca, Alemania, Noruega, y aun en el Imperio de los turcos, acrecentando el trato de la mar y de los hombres con particulares gracias y estimación, preciándose de ello los nobles y gente más principal, que se emplean en tratar de las fábricas y en poner en ellas la manos, y en el curso de la navegación las personas, con gran aumento de sus navíos, lo cual quiera Dios que en la nuestra se advierta y se le ponga remedio antes que venga á no tenerle, y que alguna repentina y forzosa necesidad nos fatigue..... Y el más cierto y sano, sería que S. M. fabricase naos para sus armadas, porque demás que serían de mayor efecto para alcanzar al enemigo, excusarse habían los embargos de las de particulares con que conocidamente los destruye, y aun á todo el trato y comercio.»

Debió de seguir á este tratado de Tomé Cano otro del capitán y maestro mayor Juan de Veas, grande amigo del general Brochero, partícipe de sus ideas y colaborador de las Ordenanzas de fábrica reformadas en 1613, porque habiéndolas criticado la Casa de la Contratación de Sevilla, como se fijaran en la frase de que «las naos no se hacían con turquesa, sino á ojo», replicó que sin duda la corporación no conocía su manera de fabricar, ni sabía «que él hacía cualquier palo de cuenta ó aposturaje con medida, y por consiguiente, que salían sus naos *como de turquesa*». No



pocas referencias á las teorías y reglas de Veas se encuentran en los escritos del tiempo, mas la obra no ha llegado hasta nosotros.

Don Diego Brochero, en carta dirigida al Duque de Medina-Sidonia lisonjeándole porque no fuera rémora de los progresos <sup>1</sup>, le decía ser Juan de Veas el mejor maestro de España, y Diego Ramirez otro tal, gran marinero y fabricante. Uno y otro le auxiliaron en la obra prolija y trabajosa de vencer á la rutina, y la misma Casa de la Contratación, con la que estuvo en pugna, informó «que no conocía persona tan capaz y de tantas partes como Veas para su ministerio de fábricas», testificándolo en la práctica la capitana de la armada que construyó en la Habana, que montaba 54 cañones, y de la cual se dijo no haberse visto mejor nao en la mar, y la designación de la persona para mejorar el reglamento de la arboladura y aparejo de los galeones, porque á más de constructor era gran marinero.

Ordenado un reconocimiento de los vasos empleados en las flotas de Indias á su tiempo, se hallaron 78 con diferencias contrarias á las prevenciones de las Ordenanzas; el mayor número procedía de los astilleros de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander; había otras construídas en Portugal, Galicia, Asturias y Andalucía y en las playas indianas de la Habana, Honduras, Santo Domingo, Maracaibo, Alvarado, Río de la Magdalena y Jamaica. Estas diferencias fueron desapareciendo, porque en respeto de la opinión se admitieron las razonables, comprendiéndolas en la nueva ordenanza de fábricas de 1618, en que, tratando de desterrar en todo lo arbitrario, se reglamentó hasta la pipería.

Por adelanto sucesivo se ensayó la construcción de galeones por asiento para el servicio de la Corona <sup>2</sup>.

Hubo simultáneamente controversia y alteración en el armamento, ocasionadas por escasez de artillería de bronce, y porque los holandeses la tenían casi en totalidad de hierro

<sup>1</sup> Colección Navarrete, t. xxxi, año 1613.

<sup>2</sup> Pueden verse las condiciones en las *Disquisiciones náuticas*, t. v, pág. 63, y tomo II, pág. 348.



Sir Walter Raleigh.





colado; se montó en Liérganes, cerca de Santander, una fundición dirigida por alemanes, que en un principio sacaron piezas muy pesadas, mejorándolas en la práctica <sup>1</sup>. Doscientas se montaron en Ferrol en los galeones nuevos á mal grado de los capitanes y de los artilleros, que preferían á las que se habían acostumbrado, por lo que, en 3 de Junio de 1611 se decretó el establecimiento de fundición en Sevilla á cargo de Sebastián González de León <sup>2</sup>.

Dejóse adivinar la cabeza organizadora en la economía y régimen interior de los bajeles, por más que casi siempre esterilizara el buen deseo la penuria del Erario, que convertía en letra muerta el ofrecimiento de puntualidad en las pagas <sup>3</sup>, y es de notar el precepto relativo á policía contenido en Real cédula <sup>4</sup>.

«Parece muy necesario que en los navíos míos de las armadas y flotas haya, según el tamaño de cada uno, tres, cuatro, cinco ó seis hombres, demás de los pajes del tal navío, que acudan á lavarlos y limpiarlos de ordinario, reservándolos por esto de otra cualquiera ocupación; porque se ha considerado que así como los navíos de particulares se conservan mucho por andar en ellos sus dueños, que tratan con tanto cuidado de la limpieza, duran poco los míos, por faltar quien

<sup>1</sup> *Tratado de artillería de fierro*, del capitán Gaspar González de San Millán. *Disquisiciones náuticas*, t. VI, pág. 499.

<sup>2</sup> *Disquisiciones náuticas*, t. VI, pág. 456.

<sup>3</sup> Véase con qué sencillez se hizo el presupuesto de una armada por seis meses el año 1617:

Compra, sin artillería, siendo de construcción extranjera:

Capitana, de 400 toneladas.....	8.800	escudos.
Almiranta, de 300.....	6.600	»
Cuatro naos de 200.....	22.000	»
<i>Suma</i> .....	37.400	»

Paga y sustento de la gente y apresto, siendo 930 hombres de mar y guerra..... 144.580 »

Academia de la Historia. *Colección de jesuitas*, t. CIX, folio 510.

<sup>4</sup> De 28 de Febrero de 1607. *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*, t. LXXXI, pág. 319.



haga esto, y así he mandado que se comience á hacer establecer en mi armada.»

Las galeras, según informaba á las Cortes la Memoria del secretario Arostegui, servían para transportar tropas á Italia, y traer de allá ministros y personajes de viso; con lo cual, y las preeminencias de los generales de la escuadra, linajudos y bien emparentados con la Corte, resultaban vehículos muy caros y perpetuo semillero de cuestiones de etiqueta. Los diputados de Cataluña desarmaron las que sostenían en el reino, considerándolas de poco servicio <sup>1</sup>, y el autor del *Quijote*, que sirvió en ellas en mejores tiempos, al escribir su comedia *Los tratos de Argel* las ridiculizaba, poniendo en boca de un corsario este juicio :

«Dicen que os dieron caza  
de Nápoles las galeras.  
Si dieron, mas no de veras,  
que el peso las embaraza.  
El ladrón que va á hurtar,  
para no dar en el lazo,  
ha de ir muy sin embarazo  
para huir, para alcanzar.  
Las galeras de cristianos,  
sabed, si no lo sabéis,  
que tienen falta de pies  
y que no les sobran años;  
y la causa es porque van  
tan llenas de mercancías,  
que, aunque vogasen seis días,  
un pontón no alcanzarán.  
Nosotros, á la ligera,  
y sueltos como el fuego,  
y en dándonos caza, luego  
pico al viento, ropa fuera;  
las obras muertas abajo,  
árbol y entena en crujío,  
y así vamos nuestra vía  
contra el viento, sin trabajo.  
Pero allí tiene la honra  
el cristiano en tanto extremo,  
que asir en un trance el remo  
le parece que es deshonra.

<sup>1</sup> Colección Sans de Barutell, art. 3.º, núm. 819.



Y mientras ellos allá  
en sus trece están honrados,  
nosotros, dellos cargados,  
venimos sin honra acá.▶

Las galeras tuvieron también su reforma por Ordenanzas especiales del año 1607 <sup>1</sup>, significándose después, por celo piadoso del príncipe Filiberto, el pase en consideración de los infelices forzados de cosas á personas; de instrumentos á hombres, si delincuentes, necesitados del alimento del cuerpo y del alma, que desde entonces empezó á suministrárseles, curando sus dolencias en hospitales <sup>2</sup>.

Á las competencias de los generales se puso término, señalando definitivamente el orden de precedencia de escuadras en estos términos: España, Nápoles, Sicilia y Génova, y en el caso de concurrir las de aliados en el Mediterráneo, la del Papa, Saboya, Malta, Génova y Florencia <sup>3</sup>. Al mismo tiempo se regularizó el saludo que debieran hacer unas á otras y á las plazas <sup>4</sup>.

Relativamente á las naves, se estatuyó que la capitana de la armada del Océano precedía á todas las otras, y debían éstas, por tanto, abatir á su vista los estandartes; saludarla dos veces con el pito y buen viaje, y la tercera con artillería <sup>5</sup>.

En este reinado de Felipe III se dió impulso á las obras de fortificación y puerto en Cádiz, Gibraltar y Málaga, empezando la notoriedad de las mujeres que, por ausencia de mareantes, se dedicaron en Guipúzcoa á estas industrias, singularmente á la de coser velas y á la de esquifar embarcaciones en los puertos, empezando por el de Pasajes <sup>6</sup>.

Discursos, proyectos y arbitrios abundaron, redactándolos aun los menos conocedores de la mar, como acredita el Me-

<sup>1</sup> Colección Vargas Ponce, leg. xx.

<sup>2</sup> *Disquisiciones náuticas*, t. III, págs. 212 á 243.

<sup>3</sup> Colección Sans de Barutell, art. 4.º, núm. 1.413. *Disquisiciones náuticas*, t. III.

<sup>4</sup> Ídem id. id.

<sup>5</sup> Ídem id. id.

<sup>6</sup> Colección Vargas Ponce, leg. III, núm. 48. Prolongándose hasta nuestros días la costumbre, escribió Bretón de los Herreros su comedia *La batelera de Pasajes*.



morial al Rey dirigido por el licenciado Murcia de la Llana, su criado y su corrector general de libros, proponiendo: primero, desempeñar el reino de 72 millones concedidos en Cortes; segundo, asegurar el mar y costas de todos los estados del reino; tercero, armar 70 bajeles y aun 100 <sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Impreso en 18 fojas folio, s. a. n. l.