

# Introducción

Magdalena de Pazzis Pi CORRALES

Universidad Complutense de Madrid

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

Con estas expresivas palabras definía bien el cardenal Alberoni en 1719 el extraordinario esfuerzo que la Monarquía Hispánica había tenido que hacer a lo largo de los años y no siempre con los resultados deseados para proteger y mantener sus posesiones. Pero era el carácter esencialmente marítimo de los territorios que la integraban, la unión de muchos de ellos por el ámbito naval y la necesidad de dominar el mar para salvaguardarlos, lo que había forzado a sus gobernantes a ensayar de forma reiterada una política naval adecuada.

En el caso de España no podía ser de otro modo, siendo como era una de las protagonistas indiscutibles de los viajes de descubrimiento que, junto con otros europeos en las postrimerías del XV y comienzos del XVI, habían alcanzado por primera vez grandes zonas del mundo que hasta entonces les eran desconocidas o inaccesibles: el África meridional y oriental, el sur y este de Asia, y América. Estos viajes pusieron de manifiesto una de las revelaciones más significativas de la experiencia humana, lo que J.H. Parry calificó como “el descubrimiento del mar”, el hecho geográfico de la unidad del mar, el que todos los mares del mundo eran uno sólo y que había pasos marítimos de un océano a otro.

Para una época en que la navegación estaba limitada a las travesías bien conocidas que apenas se apartaban de la costa, este “hallazgo” fue extraordinario. Una serie de circunstancias lo habían hecho posible. Los adelantos en la técnica y ciencia náutica, el empleo del astrolabio, el cuadrante y otros “artificios” hicieron perder paulatinamente el temor al mar y reflejaron la inquietud de los súbditos españoles por mejorar las condiciones de la navegación y su entusiasmo por incorporar los avances y logros en el arte de navegar. El desarrollo técnico no se vio suficientemente correspondido con la realidad marítima española, al no existir una marina estatal tal y como hoy la entendemos, capaz de proporcionar barcos avituallados y pertrechados en los momentos de máxima necesidad. En esos años un buen número de personalidades relevantes, capitanes y hombres de mar, consejeros reales, miembros de la Iglesia y simples súbditos, manifestaron a los monarcas españoles su interés y entusiasmo por mejorar el estado de las armadas, potenciar sus estructuras y dotaciones, aumentar su seguridad y autonomía y alcanzar la unidad de mando. A través de escritos, cartas y memoriales insistieron a sus soberanos sobre cómo actuar para lograr tal objetivo, pese a que los resultados no fueron

siempre satisfactorios y ya en la segunda mitad del siglo XVII se hizo evidente la insuficiencia de los recursos marítimos españoles y la imposibilidad de acometer con éxito distintos frentes de guerra simultáneamente abiertos en sus fronteras.

Factor añadido de dificultad en la navegación fue la constante problemática generada por el personal de las armadas y flotas y otras circunstancias que acompañaban de manera habitual a una jornada o empresa marítima. Cabe citar, entre otros inconvenientes, la escasez de hombres con suficiente preparación técnica, la falta de entusiasmo en sus cometidos, una excesiva concentración de marineros en zonas específicas de la geografía española y la ausencia generalizada en otros lugares, levas forzosas de soldados que trastocaban la vida y rutina corriente de los pueblos por donde pasaban y se alojaban en espera de embarcarse, y sublevaciones constantes al no haber dinero para pagar sus servicios. Síntomas inequívocos todos ellos de que el mantenimiento de una Marina permanente fue una de las tareas más difíciles con las que tuvieron que enfrentarse las administraciones modernas, a partir del siglo XVI. No sólo era importante la inversión de capital que debía realizarse en barcos, dotación artillera y otras necesidades sino asimismo astilleros, equipos profesionales de reparaciones y construcción, avituallamiento y, desde luego, el reclutamiento de soldados, de marineros para aprovisionarla y proveerla de lo necesario para las empresas navales.

Durante los primeros siglos de la modernidad, la Corona puso en marcha varios dispositivos y diversas alternativas para poder contar con una Marina eficaz y útil a los diferentes compromisos que las especiales circunstancias políticas iban presentando. Desde el recurso al embargo o la requisita de barcos nacionales y extranjeros al sistema del contrato de asiento o arriendo con los propietarios privados. En estos últimos hallamos con mucho detalle y minuciosidad las condiciones establecidas por ambas partes, el soberano y los particulares con quienes se contrataba, estipulándose número, tipos y arques de los barcos, cantidad de gente de mar y guerra –ya fuera en galeones o galeras– que debían proporcionar los asentistas y lo que a su vez el monarca debía mantener a su costa, las misiones a cumplir en el mar, duración del “contrato” y otras particularidades (sueldo, dietas alimenticias, etc...) que quedaban ajustadas al máximo detalle. Constantes fueron también específicos programas de construcción naval para los cuales se contó con personal especializado que aconsejó a los monarcas en multitud de ocasiones sobre los tipos de barcos a fabricar y qué madera y otros pertrechos había que emplear, cuales eran más aptos y funcionales para distintos ámbitos marítimos, dónde se podían construir y qué procedimientos administrativos serían los más adecuados para conseguir un satisfactorio resultado. Todo ello obligó a un crónico esfuerzo económico que se reflejó en los costos de mantenimiento y hombres de las permanentes o esporádicas fuerzas navales repartidas en los diferentes ámbitos marítimos.

Por otra parte, no podría entenderse la organización de una Armada si pasamos por alto y dejamos de considerar un aspecto imprescindible para el buen fin de las operaciones navales, la dotación artillera de los buques que la integraban. Cañones, culebrinas, falconetes, sacres, arcabuces, eran armas necesarias y obligadas en un barco, de ahí que cuando se aprestaba una armada quedaban determinados al detalle

el peso, calibre y colocación de las piezas, al igual que su alcance y efectividad. Concurrieron a lo largo de la centuria habituales deficiencias y obstáculos, denominador común en los aprestos de armadas de protección y seguridad de las flotas con destino a Indias –ante el temor constante de un ataque corsario– o las específicas armadas de guerra. Entre otros, la escasez de materiales, la ausencia de técnicos especializados en la fundición de bronce para cañones y municiones o el elevado costo de fabricación y mantenimiento. Pese a la existencia de propuestas para paliar este déficit, tales como recurrir a importarla o mejorar su calidad y servicio, fueron rechazadas y los esfuerzos de la Corona por impulsar la industria nacional, mejorar la fabricación peninsular y ejercer su medio de control, resultaron siempre insuficientes.

Pues bien, de estas y otras cuestiones que acabamos de exponer se ocupan con detenimiento quienes han contribuido a hacer una realidad este volumen monográfico dedicado al “arte de marear” en la España de los siglos XV, XVI, XVII y XVIII. Entendiendo que se pretendía ofrecer, de un lado, los elementos imprescindibles en las armadas –los barcos de guerra y los instrumentos náuticos y astronómicos necesarios para su buen fin– y de otro, conocer el comportamiento de diferentes escuadras de naos, dependiendo del objetivo y escenario en el que se desarrollaran. En este sentido tampoco podía olvidarse el análisis del personal embarcado en una jornada naval ni uno de los aspectos más relevantes de los hombres en el mar, la asistencia médica. Por último, era oportuno y pertinente, contribuir a facilitar la comprensión de términos marítimos y expresiones que la ignorancia o la costumbre hacen repetir equivocadamente y confunden con frecuencia al lector.

Por todo ello, el presente número monográfico de la revista *Cuadernos de Historia Moderna* ha querido acercarse a esos aspectos de la marina española para facilitar el acceso a algunos campos temáticos desdibujados o desconocidos en buena medida y que, sin duda, han enriquecido y agrandado mi particular conocimiento sobre el tema, en la confianza de que lo hará también en el lector de estas páginas. A todos los colaboradores quiero expresar mi profundo reconocimiento y mi eterna gratitud por su saber, buen hacer, disponibilidad y entrega, algo que ha facilitado enormemente mi labor como coordinadora de este volumen.

José Luis Casado se ocupa de pergeñar un boceto panorámico del estado de la cuestión acerca de los barcos para la guerra como soporte de la Monarquía hispánica, considerando aspectos metodológicos y los que resultan más característicos de las diferentes coyunturas que se sucedieron en el tiempo largo de los siglos XVI, XVII y comienzos del XVIII. Con su aportación invita a la reflexión crítica, pues contrapone con rigor la aparente contradicción vigente entre el peyorativo estado de la opinión historiográfica internacional acerca de las embarcaciones españolas que construyeron y mantuvieron las rutas oceánicas durante la Edad Moderna, y el axioma de la imposibilidad de detentar la preponderancia política económica y militar necesaria para mantener un imperio, si no se contaba con la mejor tecnología, capacidad creativa, de renovación y adaptación posibles, frente a la disponible por parte de los competidores.

M<sup>a</sup> Carmen Saavedra Vázquez analiza la implicación de Galicia en la actividad naval desarrollada por los Austria entre finales del siglo XVI y las cuatro primeras décadas del XVII. En primer término, pasa revista a la naturaleza y entidad de las contribuciones gallegas a las armadas reales y, después, dedica un segundo apartado a los esfuerzos desarrollados en la región al objeto de alcanzar el mantenimiento de escuadras propias. Las repercusiones de ambos tipos de iniciativas constituyen el argumento de las siguientes secciones, en las que se lleva a cabo una estimación genérica de sus efectos sobre el territorio para descender seguidamente a las realidades de una armada concreta. La autora toma como referente la estancia de la armada real en La Coruña en el invierno de 1608, profundizando en la tipología y el valor de las aportaciones a su aprovisionamiento y en la identidad de proveedores y trabajadores, ofreciéndonos con su detallado análisis una visión aproximada de la distribución social de su impacto a partir de los principales beneficiados por su presencia.

Miguel Ángel Bunes Ibarra revisa la evolución de las armadas mediterráneas de la Monarquía en función del desarrollo del navío que las caracteriza, la galea, y por el enfrentamiento contra los diferentes poderes islámicos asentados en sus riberas. Presenta como agentes de su rápido desarrollo desde la época de Carlos V, la guerra contra el Imperio Otomano y las necesidades de comunicación entre las diferentes estados gobernados por los Austria, si bien apunta que su elevado coste y la necesidad de mantener escuadras permanente activas por practicar una guerra de desgaste de manera continua condicionaron su vida a lo largo de estos siglos. Asimismo, aporta las razones que explican los cambios de los sistemas náuticos, constructivos y de la propia guerra en el mar, elementos que aclaran su extinción y el final de una marina mediterránea específica en la España del siglo XVIII.

Magdalena de Pazzis Pi Corrales nos aproxima al modo de vida de los tercios embarcados en una armada de guerra, tanto en las aguas del Mediterráneo como en las procelosas del Océano Atlántico, en los primeros siglos de la modernidad, particularmente significativos en el protagonismo continuado de grandes y célebres batallas en el mar que requirieron con frecuencia la constante representación del poder naval español. La autora analiza variados aspectos, desde el momento en el que se solicitan tropas para formar parte de las guarniciones de guerra en los barcos destinados a una jornada naval, su procedimiento de selección, enganche, paga, llegada a los puertos de embarque y principales dificultades de su reclutamiento hasta los frecuentes sinsabores que implicaba el servicio a bordo en el que convivían alejados de su diario quehacer por espacio de largas estancias en verdaderas fortalezas flotantes, privados de sus familias y en condiciones sanitarias difíciles, con penurias alimenticias, compartiendo espacio y tiempo con el resto de la tripulación, pero no siempre en armonía, preparándose para el combate.....

Francisco José González defiende en su artículo las aportaciones españolas a la náutica en la Edad Moderna directamente relacionadas con la evolución política y económica del estado moderno organizado por los Reyes Católicos. Después, la etapa de expansión de los grandes descubrimientos que coincidió con la aportación

de los principales tratados del arte de navegar y con el perfeccionamiento de los métodos e instrumentos diseñados en la última parte de la Edad Media. A continuación, el autor analiza la profunda crisis española del siglo XVII y su inmediata repercusión en todo lo relacionado con la navegación, en un período en el que España quedaría aislada de la evolución política y científica registrada en el resto de Europa. Y por último, su visión del *siglo de las luces*, momento del impulso económico y del control marítimo auspiciado por la nueva dinastía borbónica, realidades que registrarían un aumento de las aportaciones españolas a la navegación, especialmente en el último tercio de la centuria.

La contribución de Manuel Gracia Rivas como profesional de la Marina y de la medicina aporta el análisis de las características de la asistencia sanitaria en la Armada en dos etapas bien diferenciadas, la correspondiente a los siglos XVI y XVII y la que comienza, tras la instauración de la nueva dinastía borbónica, al inicio del siglo XVIII. En ambas son objeto de estudio numerosos aspectos como el cuidado de las dotaciones, los recursos terapéuticos, el funcionamiento de los hospitales estables y el de los embarcados por razones de determinadas jornadas, destacando el especial interés que merece la creación del Real Colegio de Cirugía de la Armada en Cádiz y sus repercusiones, así como el carácter efímero de las reformas surgidas en torno al mismo. No deja de insistir en la necesidad de analizar cada uno de los modelos asistenciales en función de las circunstancias específicas de cada época.

He querido cerrar el monográfico con la aportación de José M<sup>a</sup> Blanco Núñez sobre su recorrido por la Edad Moderna y la observación que hace de la lengua marinera de entonces, deteniéndose especialmente en las palabras escuadra, flota y convoy, así como en las vicisitudes orgánicas que sufrieron, enmarcando su evolución en las guerras imperiales sostenidas por Carlos V con Francisco I de Francia, causantes en buena medida del nacimiento y el desarrollo del corsarismo atlántico. El autor va desgranando los nombres de las distintas armadas funcionales creadas a medida que aparecían los puntos vulnerables de nuestro tráfico indiano y se ocupa, igualmente, de los mandos de dichas agrupaciones y de las denominaciones que recaían en el personal embarcado, dando muestras concretas de la semántica moderna, sin olvidar los comentarios sobre el cambio sufrido con el advenimiento de la Casa de Borbón y la creación de la Marina de España, al igual que la rica semántica de la rudimentaria artillería naval de la época y de la arquitectura naval.

El volumen se cierra con una útil selección de títulos sin pretensión de exhaustividad, sino sólo como guía útil al lector. En suma, “un viaje por el mar” que confío sea del agrado de todos quienes quieran aproximarse a la realidad naval española en la Edad Moderna.