

MAGDALENA DE PAZZIS PI CORRALES

# TERCIOS DEL MAR

Historia de la primera Infantería de Marina española



MAGDALENA DE PAZZIS PI CORRALES

TERCIOS  
DEL MAR

Historia de la primera infantería  
de marina española

## Introducción

A lo largo de la época moderna, la Monarquía Hispánica, como potencia hegemónica, tuvo que hacer un extraordinario esfuerzo para proteger y mantener sus posesiones. No siempre obtuvo los resultados deseados. El carácter de los territorios que integraban la Monarquía Hispánica y la necesidad de dominar el mar para sostenerlos, forzó a sus gobernantes a una política de guerra naval, adecuada a las variadas circunstancias que se fueron presentando en la relación de amistad o enfrentamiento con el resto de las potencias europeas. En efecto, la preponderancia alcanzada y el despliegue mundial logrado por los españoles hicieron necesario ejércitos y armadas que defendieran sus posesiones e intereses, cada vez más comprometidos a causa del notable aumento de la actividad militar y naval de sus enemigos. En consecuencia, fue lógico el creciente número de hombres que se hacían soldados para luchar en tierra o en el mar.

En el caso concreto del ámbito marítimo, las nuevas fronteras surgidas a partir del descubrimiento de territorios ignotos o de la conquista posterior, el notable incremento de las actividades de piratas y corsarios (ingleses, holandeses y franceses), al acecho siempre de las naves españolas, y la general hostilidad que las otras potencias mostraban frente al crecimiento de la preeminencia hispánica, exigieron una potente cobertura naval para defender y salvaguardar las rutas marítimas y los territorios de los distintos reinos y posesiones integrados en la Monarquía. Tal realidad se tradujo en la protección de armadas con destino a las Indias, con el apoyo de convoyes de escolta, y en la constitución de fuerzas de ataque específicas —las armadas— para

llevar a efecto las empresas y jornadas en el mar, en las que los tercios subieron a bordo como núcleo de intervención rápida.

Tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, en el Pacífico o en el mar de las Indias, los soldados españoles embarcaron para luchar contra el enemigo, al igual que también lo hicieron las unidades de infantería extranjeras tomadas a sueldo —italianas, alemanas, suizas y valonas—, combatiendo en todos los escenarios donde se les requería. Ello exigió la presencia de un importante número de barcos de guerra acondicionados, al objeto de armar ese personal militar con capacidad para abatir al contrario en un enfrentamiento naval; exigencia que, a su vez, condicionó la diversidad de medidas y pluralidad de estructuras que se establecieron en los diferentes ámbitos marítimos. De esta manera, en función de la misión a realizar y el teatro de operaciones en el que lucharían, las naves debían ser de determinada condición y peculiaridad, pues no era lo mismo cruzar el Atlántico que circunnavegar África, surcar el tormentoso mar del Norte o el versátil y voluble Mediterráneo.

Sin embargo, respecto al personal embarcado en las armadas y sus vicisitudes en la mar, hallamos las mismas semejanzas, pues el esquema era idéntico con independencia del escenario marítimo en donde se producía el enfrentamiento naval. En la variada tipología humana a bordo es preciso distinguir los hombres de mando (capitán, maestro, piloto...), la gente de cabo (que se dividía en *gente de guerra*, es decir, soldados y aventureros y la *gente de mar*, entre los que se encontraban los marineros y artilleros), y la *gente de remo*, conocida también por el nombre de *chusma*, un conglomerado de individuos, religiones, razas y diferentes sentimientos, que eran los encargados de bogar si la propulsión era a remo o, en caso contrario, de la manio-

bra del velamen. La chusma estaba integrada por tres clases: en primer lugar, los voluntarios, llamados también *buenas boyas*, que negociaban su servicio y sueldo dentro de las condiciones de su estancia en el barco; en segundo lugar, los forzosos, entre los cuales se incluían los forzados o condenados por sentencia judicial, que eran los llamados *galeotes*, es decir, ladrones, blasfemos, desertores, vagamundos, malhechores, y por último los esclavos, originariamente cautivos que procedían de presas y cabalgadas hechas contra turcos y berberiscos. Ni que decir tiene que tal variopinta mezcla humana, con desigual experiencia a bordo, destreza en el uso de las armas o escasa y nula instrucción, hacían la convivencia sumamente difícil. Lo veremos en el capítulo dedicado a la vida de los embarcados, ya sean soldados o marineros.

Anunciada la empresa naval que habría de hacer frente a los enemigos de la Monarquía Hispánica, se procedía al embarque, algo que se hacía en orden, pero también con lentitud, habida cuenta de que en numerosas ocasiones la salida de la armada se retrasaba, lo que hacía que las vituallas acumuladas y las cantidades previstas para el tiempo que había de permanecer en el mar se consumían con antelación por parte de los embarcados. Por otra parte, la existencia a bordo no resultaba nada fácil: si la vida militar ya era compleja en tierra, en la mar existían graves inconvenientes que no todos eran capaces de superar con holgura. Al alojamiento y a las estrechas condiciones materiales de espacio se unía la falta de higiene, la escasa alimentación, la larga y tediosa espera en el mar, que hacía más difícil la relación entre soldados y marineros, el temor al naufragio o la lenta muerte cuando las exiguas condiciones sanitarias apenas aportaban remedios eficaces.

En efecto, el hacinamiento era lo habitual, el hedor de los fletados durante semanas y meses, lavados en el mejor

de los casos con agua putrefacta, resultaba insoportable. Además, viajaban con ellos todo tipo de «inquilinos»: pulgas, piojos, chinches, cucarachas, ratas y otros roedores deambulaban por doquier en las embarcaciones, a lo que se unía la particular circunstancia de los galeotes, amontonados y encadenados a su banco. Además, si analizamos las raciones en el barco, es obvio que no suponían el atractivo para elegir la vida a bordo, si bien era mucho en comparación con la vida de miseria y malnutrición de la que provenían la mayor parte de los hombres. La falta de alimentos frescos se suplía con el elevado consumo de pan y bizcocho, elaborado con harina de trigo más o menos entera, y al que se añadía levadura antes de inflarlo para introducirlo en el horno, asado después de nuevo a temperatura moderada para que se secase y durara más que el pan corriente. Junto a estos ingredientes, el vino, el agua y la cerveza —una especie de fango verdoso, porque se decía que «se mareaba» en el mar— el resto de la dieta consistía en arroz, habas, garbanzos, tocino, pescado, queso y otras legumbres. Los forzados recibían una ración menor que los buenas boyas, aunque en la cena ingerían la llamada *mazamorra*, una especie de sopa preparada con el bizcocho más estropeado y de menor contribución calórica, si cabe.

Y luego estaban los largos días en el mar, con mucho tiempo libre antes de entrar en combate. La convivencia entre los embarcados era compleja y había que consumir el tiempo, 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. También pescaban, nadaban, representaban obras de teatro, participaban en ceremonias religiosas y, quienes sabían hacerlo, leían libros piadosos, de antiguos clásicos y novelas de caballería. Por otra parte, recibían instrucción para las funciones que debían desempeñar en combate, el adiestramien-

to, la disciplina y el orden que debían guardar. De todo ello sabremos más en los capítulos que siguen.

Resulta curiosa la forma de vivir la religión y la actitud de religiosidad a bordo, ya que la tripulación pasaba muchas horas en la inmensidad del mar, percibiendo entonces su pequeñez e insignificancia, buscando apoyo y amparo espiritual ante la adversidad, el enemigo en combate, los ataques piráticos y corsarios o las inclemencias meteorológicas. De ahí la frecuencia a la invocación a Dios, la Virgen y los santos y el consiguiente rezo antes de entrar en combate, en medio de una tormenta o naufragio, o cuando había que luchar contra herejes e infieles. Por ello, la presencia religiosa en los barcos significaba un habitual y recurrente consuelo, repetido en las proas y popas de los navíos, en los estandartes o en sus nombres: *San Martín*, *San Mateo*, *San Lucas*...

Téngase en cuenta que la vida entre los embarcados no resultaba especialmente cordial, porque la relación entre soldados y marineros nunca fue buena, teniendo que subsistir en espacios pequeños, durante mucho tiempo a bordo, con largos meses sin entrar en combate, con una existencia tediosa y aburrida que se combinaba con un elemento habitual en los barcos: las enfermedades. En efecto, los males que padecieron los embarcados fueron más letales y mataron más lentamente que un proyectil de artillería, una lanza o un disparo de arcabuz. Por ejemplo, el mareo que, sin ser contagioso, constituía un padecimiento corriente, las fiebres, la disentería, la peste, acompañados de malnutrición, infección de heridas y falta de remedios sanitarios adecuados constituían un panorama sombrío sin disponer de mejoras higiénicas y médicas que aún tardarían mucho en llegar. En las armadas existía un cirujano por cada 1.500 soldados y un médico por cada 9.000. Cada compañía de infantería, con unos efectivos teóricos de 250 soldados,

contaba con un barbero cirujano de menor cualificación y sin recursos quirúrgicos y farmacéuticos adecuados. Además, los remedios aplicados eran deficitarios, ya que las lesiones por disparo de cañón, o la amputación y cauterización de heridas con metal caliente o aceite hirviendo no siempre resultaban efectivas, sin anestesia u otro medio para paliar el dolor, aplicándose apósitos con grasa animal para cerrar las heridas o macerando vino y aguardiente, menos doloroso, pero con mayor riesgo de supuración y gangrena. Por otra parte, en las lesiones abiertas por espadas o picas se recurría al cosido sin técnica de especialización; y las causadas por proyectiles resultaban las peores, las más difíciles de sanar, al provocar hemorragia interna, astillar los huesos y, en consecuencia, producir infecciones, la mayoría de ellas letales, sin ser siempre eficiente el remedio de aplicar ungüentos de minio (óxido de plomo en polvo). Aunque los médicos contaban con el auxilio de los boticarios, que proporcionaban afeites, al no contar con estadísticas capaces de respaldar cualquier información, no podemos evaluar correctamente la eficacia de los medicamentos a bordo.

Y, por fin, la batalla. Hay que imaginar el ensordecedor ruido, el desconcierto, la alarma, la sangre, la confusión... Cuando comenzaban los disparos, las densas nubes de humo oscurecían el escenario del enfrentamiento, restringían la visibilidad de los combatientes y hacían relativo el alcance de cualquier arma. Las andanadas de artillería del barco enemigo, los primeros momentos de confusión, el desbarajuste y la desorganización generalizada se abrían paso. Durante las batallas navales se producían un alto porcentaje de muertos, heridos y enfermos y, si era elevado el número de fallecidos directamente en el día del combate, no era menor el número de los que caían a medida que trascurría el tiempo sin recibir la atención médica adecuada, pues

siempre dependía de la duración de las campañas y el tiempo embarcado en el momento del combate. Las consecuencias de la batalla en los barcos eran diversas. La muerte por impacto en órganos vitales o contusiones graves y a veces las lesiones, aunque fueran de menor consideración, podían acabar con la vida de los convalecientes por las frecuentes infecciones, el desconocimiento de los médicos y los escasos recursos quirúrgicos de los que se disponía entonces. Quizás era mejor morir en combate antes que enfrentarse a una vida de miseria sin un brazo o una pierna.

Al finalizar la empresa naval, cuando barcos y hombres regresaban a sus puertos de salida, algunos soldados y marineros volvían a embarcar; otros, sin embargo, daban por concluida su carrera militar, se licenciaban y quedaban exentos de sus obligaciones castrenses, abandonando el ejército o la armada. Un elevado número lo hacía por edad o por enfermedad, pero una gran mayoría se encontraba sin fortuna y ocupación alguna. Si bien algunos regresaban a lo que conocían, porque añoraban el único modo de vida que habían vivido, otros regresaban a sus lugares de origen, a sus hogares, al calor y protección de sus familias, con la esperanza de recibir por sus servicios alguna merced o hacienda. Cierto es que algunos trataron de encontrar acomodo en determinados lugares o recluirse en instituciones religiosas, buscando refugio y consuelo en la vida espiritual, profesando en alguna orden para acabar su vida en paz, próximos a Dios, pues no en vano la Monarquía Hispánica y sus habitantes eran mayoritariamente católicos y una de las razones de su lucha fue el mantenimiento de la catolicidad en sus fronteras.

A lo largo de los capítulos de este libro, el lector encontrará una descripción de la vida, las campañas y los hechos de la infantería embarcada en los navíos de la Monarquía

Hispánica. En el primer capítulo se trata de conocer la dinámica marítima que, en el ejercicio de su reinado y con sus principales gobernantes y consejeros, llevaron a cabo los monarcas españoles en los siglos *xvi* y *xvii*. Se analizan aquí las circunstancias políticas de la España de los primeros años de la Modernidad, desde la llegada al trono de los Reyes Católicos en Castilla y Aragón, hasta el fin de la dinastía de los Austrias con la muerte de Carlos II. También se estudia en él la dimensión marítima de los diferentes reinos de la Monarquía Hispánica, los desiguales escenarios donde se libraron los combates navales, y las tácticas empleadas en las operaciones de asalto, anfibia, de asedio o entre dos escuadras. Además, trataremos el contexto internacional y los aliados y enemigos de la Monarquía Hispánica. Finalmente abordaremos el sistema de fortificaciones y cómo su estado afectó al desarrollo de las operaciones navales.

En el siguiente capítulo, «La organización naval de los Austrias», se abordan las fuerzas marítimas de la corona a lo largo de los siglos *xvi* y *xvii* y la forma en que cada soberano va organizando las escuadras, flotas y armadas. También veremos las inquietudes de los reyes y las propuestas que hicieron tanto los gobernantes como sus súbditos; los diferentes programas de construcción naval, las ordenanzas y otros textos normativos. Por último, mostraremos cómo se van formando las agrupaciones navales, dónde y cuáles son sus funciones, así como los prototipos náuticos que se empleaban y las propuestas de nuevos modelos. El capítulo «Los tercios» recoge el nacimiento de estas formaciones de infantería, su origen, su leyenda y realidad, los efectivos, la estructura orgánica, y un análisis de los tercios por dentro, es decir, de los soldados y sus armas, las razones y el proceso de alistamiento, la vida cotidiana en campamentos y guarniciones, la instrucción y disciplina que asumían al en-

trar en el ejército, los tercios en la literatura y, por último, algunos nombres propios, un breve resumen biográfico de cinco marinos y cinco soldados que combatieron por la Monarquía Hispánica en esos siglos. El siguiente capítulo está dedicado a «La puesta en marcha de una jornada naval», es decir, los pasos que se daban desde el momento en el que el monarca decidía emprender una operación marítima: las primeras dificultades, el aprovisionamiento, la leva de soldados y marineros, la provisión de los diferentes tipos de artillería y armas que llevarían los buques de guerra, la construcción, el embargo y el contrato o asiento de los barcos que saldrían a la mar. En resumen, el complejo entramado en el que no faltaban nunca las desertiones, la escasez de víveres o la ausencia de embarcaciones.

En el siguiente capítulo, «La vida a bordo», se trata con detalle la existencia de los embarcados, desde que subían a un barco hasta que se concluía la jornada naval. Se abordan cuestiones muy diversas, como la procedencia y la actividad de los hombres en el buque; a qué dedican las horas en la inmensidad del océano antes de prepararse para luchar; cómo era la vida en el mar; cuál era su dieta alimentaria; las prácticas religiosas a bordo; la atención sanitaria de los embarcados para enfrentarse a las numerosas enfermedades y, por último, la muerte en el combate, teniendo en cuenta las pobres condiciones higiénicas y los escasos recursos médicos disponibles en la época. Son todos ellos aspectos que resultan fundamentales para conocer la vida en esas verdaderas fortalezas flotantes. En «Los tercios embarcados en acción» se presenta a este tipo de fuerzas actuando en las operaciones navales y anfibia, destacándose las más afamadas, tanto las victorias como las derrotas. Ha sido la mejor forma de vivir con los tercios sus combates en el mar. El último capítulo está dedicado al final de los tercios. En él se atiende al análisis de la postrera ordenanza

que regula su organización, estructura, vida y funcionamiento interno, un texto normativo que adelanta su final con la llegada de la dinastía Borbón y con la transformación que sufren en el nuevo modelo de ejército que aplica su primer monarca, Felipe V.

\* \* \*

La importancia de la armada española durante los siglos XVI y XVII nos ha proporcionado una ingente cantidad de documentación sobre la Monarquía Hispánica. Esta información se localiza sobre todo en el Archivo General de Simancas, en el Archivo del Museo Naval de Madrid y en el Archivo General Militar de Madrid. En el primero, la antigua sección de «Guerra y Marina» (tradicionalmente conocida como de «Guerra Antigua»), que contiene documentación del Consejo Supremo de Guerra desde el siglo XVI al XVIII, ha sido especialmente útil y rica en datos de los reinados de Carlos V, Felipe II, Felipe III y Felipe IV. Hemos hallado documentos que aluden a los asientos de las galeras en distintos años, los bastimentos, el avituallamiento de los barcos para una determinada jornada naval, las directrices reales acerca de la puesta en marcha de una empresa de combate en el mar, etc. También ha sido provechosa la sección «Secretaría de Estado», que cubre la documentación del Consejo de Estado, fundamentalmente correspondencia y despachos sobre asuntos exteriores, expediciones militares y navales. Está organizada por negociados: de España, Norte, Portugal, Inglaterra, Francia, Alemania, Flandes, Roma, Nápoles, Sicilia, Milán, Venecia, Toscana, Génova, Saboya, Italia, Dinamarca, Holanda, Suecia y un largo etcétera. Son muy cuantiosas las informaciones sobre las comunicaciones de los altos cargos con los proveedores, con el rey y otros destinatarios. Tan abundantes documentos han facilitado el

conocimiento de los soldados en campaña, con multitud de detalles cruciales para construir el discurso histórico que presentamos en estas páginas. Complementaria ha sido de igual manera la información que nos facilita la sección «Secretarías Provinciales», con manuscritos procedentes de los antiguos consejos de Italia, Portugal y Flandes que no pasaron al Archivo Histórico Nacional. Por otra parte, en la sección «Contaduría Mayor de Cuentas», se han hallado cuentas y alardes (revistas de la tropa) de todo tipo, recuentos de los pagadores de las galeras, traslado de galeotes al puerto o al barco y organización financiera de las escuadras. En la «Contaduría del Sueldo» se pueden encontrar documentos relativos a libranzas, cargos, datas, presas... La sección de «Consejo y Juntas de Hacienda» nos ha facilitado precisos y variados expedientes que contienen una documentación económica muy valiosa para su estudio, sin olvidar la relativa a los epistolarios, tanto de reyes como de los mandos navales y de los tercios. Por último, la sección de «Varios Galeras» aporta una interesante información, en especial de las galeras de Génova.

El Archivo del Museo Naval recoge una documentación fácil de acceso y consulta al estar catalogada e informatizada. La mayor parte de los manuscritos procede del antiguo Depósito Hidrográfico, otros fueron donados por los descendientes de aquellos que formaron la colección, algunos son documentos transferidos del Archivo General de Marina al Museo Naval y otros se han adquirido a coleccionistas o libreros. Entre las colecciones del archivo que se han consultado destacan: la colección *Fernández de Navarrete* (o simplemente *Navarrete*), que reúne una serie de copias de los documentos sobre la marina española que se conservaban en los archivos de Sevilla, Simancas y El Escorial. Se trata de un conjunto documental que contiene una variedad temática de suma importancia: pilotaje y derroteros;

instrucciones; ordenanzas; título; sucesos marítimos en los mares de Europa entre 1510 y 1620; navegaciones, combates y otros sucesos; asientos y proyectos entre 1553 y 1725; despachos e instrucciones (1625-1706); asaltos a poblaciones, robos y demás actuaciones de corsarios y piratas; asientos, aprestos de armadas, pero también despachos reales y cartas. De estas últimas destacan la relación epistolar que mantuvieron los reyes con los duques de Medina Sidonia (1493-1641); con Álvaro de Bazán (1527-1588); con García de Toledo (1548-1575); con Fadrique de Toledo (1611-1634); con Juan de Austria o con Escalante de Mendoza. La colección *Zalvide* guarda un conjunto de documentos muy completos acerca de las noticias de la organización de la Armada Invencible (así está referido), entre 1586 y 1588, y la creación de una junta del Almirantazgo en 1604.

La colección *Sanz y Barutell* está constituida por dos series, la de Barcelona y la de Simancas, y es muy útil para todo lo concerniente a armamentos de escuadras, divisiones y buques sueltos, expediciones, ordenanzas de armadas, armamento y construcción de buques, cuerpos particulares para el corso o para ayuda de la armada real, sus jefes, facultades, etc. También se ocupa de las penas e indultos a comerciantes en las provisiones navales; noticias sobre carpinteros, calafates, maestros de vela y jarcia; las cofradías, tratados, convenios, cartas, embajadas y otros negocios entre soberanos. La llamada *Colección Vargas Ponce* está formada por dos series de manuscritos, una que utiliza numeración romana —XXXIX volúmenes— y la otra con números arábigos con veintinueve. Por orden alfabético, los temas que han sido fundamentales para nuestra investigación son: 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, testamentos y transportes marítimos. Finalmente, la colección *Cesáreo Fernández Duro*, ilustre marino e historiador de excepción, a quien se deben obras sobre la Armada española que fueron únicas y que no han sido superadas en la actualidad. La documentación que contiene la colección comprende cincuenta y nueve manuscritos, imprescindibles para quienes quieren investigar y conocer cualquier tema en relación con los asuntos navales de la Monarquía Hispánica.

A todo este ingente acopio documental se unen cédulas, órdenes, bandos, ordenanzas, sumarios y documentos relativos a la disciplina, la indumentaria, los bastimentos, la pena de galeras, el gobierno de las mismas, las tripulaciones mediterráneas, instrucciones de gobierno... Gracias a ellos ha sido posible reconstruir con bastante detalle la vida a bordo. Además, esta entidad conserva los famosos libros de galeras pertenecientes al Archivo Naval de Cartagena, fuente de incalculable valía para conocer el material humano de las galeras, en particular los forzados, esclavos y gente de cabo, con listas precisas de su procedencia, marcas, años de condena, etc.

La Biblioteca del Museo Naval ha sido también de gran ayuda, no solo los más de catorce mil impresos que componen la entidad, sino su especial atención a los temas relacionados con la guerra en el mar. Junto a los documentos impresos, existen más de tres mil manuscritos que documentan nuestra historia naval en los siglos que aborda este libro, y son los que están contenidos en las diferentes colecciones que hemos referido. Los álbumes iluminados de tipología, de táctica y de construcción naval, muy gráficos y coloridos, son otro aspecto a señalar en esta institución. Y el pilotaje y la maniobra, que enseñan a dirigir una nave en