El mar vivo

**Perfiles sociales de las gentes de mar
en la larga duración (siglos XV-XXI)**

María Dolores González Guardiola
David Igual Luis (eds.)

170

colección
estudios

**EL MAR VIVIDO.
PERFILES SOCIALES DE LAS GENTES DEL MAR
EN LA LARGA DURACIÓN (SIGLOS XV-XXI)**

**EL MAR VIVIDO.
PERFILES SOCIALES DE LAS
GENTES DEL MAR
EN LA LARGA DURACIÓN
(SIGLOS XV-XXI)**

**María Dolores González Guardiola
David Igual Luis
(editores)**

Ediciones de la Universidad
de Castilla-La Mancha

Cuenca, 2020

EL MAR vivido : perfiles sociales de las gentes de mar en la larga duración, siglos XV-XXI /
Silvia A. López Wehrli.... [et al.] ; editora, María Dolores González Guardiola, editor, David
Igual Luis. – Cuenca : Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2020

224 p. ; 24 cm.– (Colección Estudios ; 170)

ISBN 978-84-9044-377-4

1. Historia social y cultural 2. Antropología I. López Wehrli, Silvia A. II. García González,
María Dolores, ed.lit. III Igual Luis, David, ed. lit. IV. Universidad de Castilla-La Mancha, ed.
V. Título. VI. Serie

930.85

572

NHTB

JMC

Esta obra forma parte de los resultados del Grupo Consolidado de Investigación de la Universidad de Castilla-La Mancha «Seminario de Historia Social de la Población» (SEHISP) y de sendos proyectos de investigación financiados por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España: «Familia, desigualdad social, cambio generacional en la España centro-meridional, 1700-1900» (referencia HAR2013-48901-C6-6-R) y «Familias, trayectorias y desigualdades sociales en la España centro-meridional, 1700-1930» (referencia HAR2017-84226-C6-2-P). El investigador principal del grupo y de los proyectos es Francisco García González, Catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Castilla-la Mancha.

- © de los textos: sus autores.
- © de las ilustraciones: sus autores.
- © de la edición: Universidad de Castilla-La Mancha.

Edita: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.

Colección ESTUDIOS n.º 170

1ª edición. 300 ejemplares

Diseño de la cubierta:

CIDI (UCLM)

Imagen de cubierta: *A Naval Encounter between Dutch and Spanish Warships*, c. 1618/1620, Cornelis Verbeeck. National Gallery of Art.

Esta editorial es miembro de la UNE, lo que garantiza la difusión y comercialización de sus publicaciones a nivel nacional e internacional.

I.S.B.N.: 978-84-9044-377-4 (Edición impresa)

D.L.: CU 50-2020

DOI: http://doi.org/10.18239/estudios_2020.170.00

Composición: Compobell, S.L.

Impresión: Compobell, S.L.

Impreso en España (U.E.) – Printed in Spain (E.U.)

Esta obra se encuentra bajo una licencia internacional Creative Commons CC BY 4.0.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra no incluida en la licencia Creative Commons CC BY 4.0 solo puede ser realizada con la autorización expresa de los titulares, salvo excepción prevista por la ley. Puede Vd. acceder al texto completo de la licencia en este enlace:

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>

ÍNDICE

Presentación	9
<i>María Dolores González Guardiola, David Igual Luis</i>	
Fuentes documentales militares para la historia marítima de España.	15
<i>Silvia A. López Wehrli</i>	
Inclusión social y visibilidad del rol femenino en las sociedades marítimo-pesqueras: el estudio de caso de la Ría de Vigo en época contemporánea	31
<i>Esmeralda Broullón-Acuña</i>	
Proyección marítima y sectores laborales en una ciudad del siglo XV: Valencia, de la pesca a la construcción naval.	49
<i>David Igual Luis</i>	
Las <i>gentes del mar</i> en Sevilla a finales de la Edad Media	71
<i>Juan Manuel Bello León</i>	
Los marinos criollos: orígenes, familias y pertenencias en contextos de cambio.	107
<i>María Dolores González Guardiola</i>	
Peripecias y sinsabores de la vida en el mar en la época moderna.	143
<i>Magdalena de Pazzis Pi Corrales</i>	
Las rutas de la esclavitud en la España moderna: un análisis de caso (Cádiz, siglos XVII y XVIII).	171
<i>Arturo Morgado García</i>	

Los protagonistas del último viaje de la fragata <i>Nuestra Señora de las Mercedes</i> : fuentes y representaciones.	193
<i>Susana García Ramírez</i>	
Conclusiones	215
<i>María Dolores González Guardiola, David Igual Luis</i>	

PERIPECIAS Y SINSABORES DE LA VIDA EN EL MAR EN LA ÉPOCA MODERNA

MAGDALENA DE PAZZIS PI CORRALES

Universidad Complutense de Madrid

No es fácil sobrevivir en el mar, embarcado, pasando largas jornadas de inacción, sometido a las inclemencias meteorológicas, preparándose para una posible intervención, dejando pasar los días, mecido al escaso viento o padeciendo una tormenta. Al hacinamiento propio de las embarcaciones se suma, por regla general, la falta de alimentos, la escasez de agua o la ausencia de suficientes remedios médicos para curar enfermedades o una herida producida en combate. ¿Cómo vivían aquellos hombres en esos barcos de madera? ¿Eran tan terribles las condiciones como parece? De otros aspectos, como las batallas, los desembarcos, las bajas, las victorias o derrotas tenemos muchos documentos en los archivos, pero resultan más complejos de localizar los relativos a la existencia vital de los embarcados, sus peripecias, su convivencia, entrenamiento y sus sinsabores. De estas cuestiones se va a tratar en este artículo, un modo de acercarnos más al ser humano que tenía que vivir y morir en unas condiciones que hoy en día nos resultarían insoportables.

Los mejores custodios de esta realidad son, sin duda alguna, los archivos, especialmente el General de Simancas y el de Indias, porque su riqueza y variedad documental están fuera de toda duda. Así, la investigación ha sido posible en cuestiones más conocidas como las raciones de los embarcados, el instrumental médico, el contenido de los botiquines, las peticiones a los proveedores acerca de bastimentos y vituallas que habían que cargarse cuando se ponía en marcha una empresa naval, las piezas de artillería, sus diferentes modelos, etcétera. De igual modo,

existe una extensa bibliografía que nos proporciona datos de la estructura y organización naval del dispositivo monárquico, de los tipos de barcos y de su tripulación (imágenes 1, 2 y 3). Por otra parte, están las ediciones impresas (imágenes 4 y 5), la variada tipología documental (imagen 6), las colecciones de documentos como las de Fernández de Navarrete o Vargas Ponce, las ordenanzas del buen gobierno de la Armada de 1633 (imagen 7) y su especial y extenso articulado, y nuestra literatura –el *Guzmán de Alfarache* o el *Quijote*–, todas ellas excelentes fuentes a las que acudir, sin olvidar la riqueza hallada como resultado de la arqueología submarina.

La cuestión es mostrar la realidad de la vida de los embarcados en las diferentes armadas de la monarquía en algunas de sus facetas, relatar cómo era su vida a bordo, su convivencia diaria, el empleo del tiempo libre y otros elementos que conformaban su existencia vital a bordo. Porque hay que analizar sus condiciones de vida para interpretar correctamente lo que podían sentir en esos momentos de soledad en el mar o de tensión mientras se preparaban para un combate naval. Y ello me permite revelar las duras, durísimas condiciones de los embarcados y la forma en la que morían y por qué lo hacían. Sin embargo, con antelación, es preciso hacer una serie de observaciones o advertencias en relación con las armadas, las escuadras y las flotas, al igual que con los tipos de embarcaciones y la variada tipología humana embarcada.

Cuando se utiliza el término armada, hace referencia a un conjunto de barcos de guerra para una jornada o empresa naval, dividida en escuadras, en función de su procedencia de construcción o de la artillería que transporta (Pi Corrales, 2006). Y por flotas se entiende una reunión o conjunto de buques mercantes. Así, cuando expresamos las armadas de la Monarquía Hispánica, entendemos navíos de guerra o de protección de mercantes y, a mediados del siglo XVII, podemos contar un conjunto de fuerzas marítimas que operan en distintos puntos, con un número determinado de barcos y una función específica: la armada del Mar Océano, defensora de las costas peninsulares y en área de acción especialmente en el Atlántico norte; la armada de Flandes, destinada a proteger el Canal de la Mancha y el Mar del Norte; la armada de la guardia de la carrera de Indias, provista de galeones que protegen los cargamentos a América; la armada de Barlovento, encargada de limpiar las aguas del Caribe de piratas y corsarios e impedir el tráfico comercial ilegal; la armada del Mar del Sur, con misión de vigilancia sobre el virreinato peruano e istmo de Panamá y las escuadras de galeras, de España, Nápoles, Sicilia y Génova. Con la llegada de la dinastía Borbón nace la Real Armada, la Marina real y en una sola armada se reúnen las demás mencionadas.

Los escenarios marítimos –Mediterráneo, Atlántico, Canal de la Mancha y aguas del Caribe– son diferentes y, por lo tanto, los tipos navales que componen las armadas también son distintos, porque cada ámbito naval requiere fórmulas de

construcción disímiles¹. Así, en el ámbito mediterráneo sobresale un tipo naval, la galera y sus variantes (galeaza, galera, jabeque, polacra, saetía, galeota y bergantín), una gran familia de la que la galeaza es la mayor y el bergantín la menor (imágenes 8, 9 y 10). La primera es mucho más fuerte y pesada que la galera, mejor artillada –entre sesenta y noventa piezas grandes y chicas–, tres palos, al igual que esta última y que el jabeque, la polacra y la saetía. Más pequeñas la galeota (dos palos), la llamada «galera menor» (quince o veinte remeros por banda) y el bergantín, aún menor para persecución de corsarios y piratas y, a veces, como embarcación de vigilancia, reconocimiento y aviso junto con los de mayor porte.

Los diferentes modelos de galera tenían su fuerza motriz en los remos, dos o tres palos –mayor, trinquete y mesana–, poco calado (metro y medio), casco estrecho y bajo y espolón en proa para embestir realizando los abordajes, en la clásica táctica de guerra de este ámbito marítimo, con ventajas de rapidez e independencia del viento. En el ataque, el espolón de proa embestía al barco enemigo por el costado y en su línea de flotación con el objetivo último de hundirlo o de provocar grandes destrozos, para posteriormente lanzarse al abordaje y luchar cuerpo a cuerpo. Más que una batalla propiamente naval, tenía lugar una especie de lucha de carácter terrestre sobre plataformas flotantes (imagen 11). Los bergantines eran embarcaciones pequeñas, de unas cien toneladas y poco más de diez metros de eslora, por lo que no podían transportar muchos hombres, unos treinta como mucho, y eran, por sus proporciones, muy adecuados para la exploración de costas recortadas y de difícil acceso, al tener poco calado y ser de fácil maniobrabilidad.

En aguas oceánicas, había embarcaciones de muy distintas clases y para muy variadas funciones: desde barcos de pesca, ligeros y maniobrables, como pinazas y zabras (algo mayores), a chalupas y bajeles, que se utilizaban como barcos de apoyo en las armadas, para operaciones de corso o incursión, por su maniobrabilidad; también eran empleados para transporte de mercancías (imagen 12²). Otros tipos fueron la carabela, con presencia y utilidad durante los primeros Austria, con forma redondeada e idónea para las aguas del Atlántico, y la nao, navío de guerra clásico que, junto a carracas, urcas, galeones algo después y embarcaciones menores, formaban el grueso de las armadas. No obstante, el barco protagonista de esta época fue el galeón, que se convirtió a partir de la segunda mitad del siglo XVI en el principal navío de combate de todos los países europeos, con aparejo de

1 Véase Pi Corrales (2001: 23-52). En estas páginas se halla de forma más extensa la dotación humana y los sinsabores de la vida a bordo.

2 Los dibujos que figuran en la imagen se han extraído del magnífico libro publicado por Sílex en 1981, titulado *El buque en la Armada española*. Consta de 504 páginas con 665 ilustraciones, 452 de ellas a todo color. La mayoría son fotografías, pocas en blanco y negro. Reproducen cuadros célebres de Zurbarán, de Rafael Monleón o de G. Aledo.

dos palos y capacidad artillera de cincuenta y cinco a ochenta piezas, desplazando entre quinientas y mil seiscientas toneladas (imágenes 13, 14, 15 y 16). También fue frecuente el uso de la carraca, barco de forma redondeada, con tres mástiles, castillo de proa pronunciado y algo más bajo el de popa, especialmente preferida por los portugueses en su comercio con las Indias orientales. Y la urca, diseñada para transportar carga, de casco ancho y proa y popa casi iguales.

Ya en el siglo XVIII encontramos otro tipo de embarcaciones, de mayor tamaño y envergadura, despliegue en el velamen y mejora en el casco: corbetas, fragatas y goletas. De las primeras, son ejemplo *La Atrevida* o *La Descubierta* (imagen 17), de la expedición de Alessandro Malaspina alrededor del mundo, a finales de la centuria. Las corbetas eran barcos de tamaño medio, con más de treinta metros de eslora, cerca de trescientas toneladas de arqueó y con capacidad para algo más de cien hombres. Por su parte, las fragatas (imágenes 18 y 19) eran barcos de grandes dimensiones, cuyo tamaño precisamente las hacía propicias para ser embarcaciones de exploración y de transporte, pues el gran tamaño de sus bodegas facilitaba su carga. De unas cuatrocientas toneladas de desplazamiento de media, podían contar hasta con casi el medio centenar de personal. Las goletas, parecidas o similares a los bergantines, pero algo más ligeras, podían alcanzar las setenta toneladas de arqueó de media y tenían capacidad para un elevado número de tripulantes, aun cuando fueran capaces de atravesar el Atlántico –como así hicieron en varias ocasiones– y de aguantar bien los imprevistos temporales.

Respecto al personal embarcado en las armadas, el esquema es idéntico, tanto si se trataba del Atlántico como del Mediterráneo (Olesa Muñido, 1968). Hay tres tipos de «gente»: los hombres de mando, la gente de cabo, que a su vez se dividía en gente de guerra y gente de mar, y la gente de remo o *chusma*. Entre los primeros se situaban los capitanes generales maestros o capitanes, contra maestros, pilotos y otros oficiales. Entre la gente de cabo hallamos los llamados de guerra, que era gente de pelea, aventureros, gentiles hombres, y miembros de órdenes militares con sed de aventuras y los tercios embarcados (Pi Corrales, 1997). Como gente de mar nos referimos a los marineros y, curiosamente, a los artilleros. Finalmente, la llamada *chusma*, conglomerado de gente de religiones, raza y distintos sentimientos, encargada de bogar si era a remo y de maniobrar con el velamen, si la propulsión era por viento. Estaba compuesta por voluntarios, los llamados «buenas boyas», que eran –como su propio nombre indica– voluntarios que negociaban su servicio y su sueldo; y los forzosos, entre los que se encontraban los forzados y los esclavos. Los primeros estaban condenados por sentencia judicial y solo podían ser procesados a galeras los hombres de veinte años cumplidos y con aptitud física adecuada, los famosos galeotes, que purgaban así sus fechorías del pasado. La realidad es que se dieron casos de forzados de menor edad, hasta 12 años y mayores de 70. La mala

alimentación, la falta de higiene, el minúsculo alojamiento y los rigores del trabajo a bordo –iban esposados al banco desde el que remaban– no hizo nunca fácil su supervivencia por mucho tiempo (imagen 20). No en vano, por la época corría el dicho de «la vida en la galera dela Dios a quien la quiera» (Pérez Mallaína, 1992: 148 y ss.). Pérez Mallaína (1992: 148 y ss.) es muy gráfico al respecto de la ausencia de limpieza entre ellos:

Es privilegio de galeras que todas las pulgas que salten por las tablas y todos los piojos que se crían en las costuras y todas las chinches que están en los resquicios sean comunes a todos y se repartan por todos y se mantengan entre todos: se introducían en los rellenos de los colchones, en las costuras de las ropas, y solo se libraban de ellos sumergiéndolos en el mar. Por otra parte, los servicios de limpieza eran los mínimos y el aseo personal pero que mínimo (...).

Los datos documentales aportan una proporción de 73 % de galeotes, 7 % de buenas boyas y 20 % de esclavos. Estos últimos eran los originariamente cautivos, procedentes de presas y de cabalgadas hechas contra turcos y berberiscos. La condena en las galeras era por un mínimo de dos años y un máximo de por vida. Y, si bien el Concilio de Trento estableció un máximo de diez años, Felipe III lo anuló posteriormente. Las penas más frecuentes duraban entre seis, ocho o diez años, siendo especialmente comunes las de seis, y rara vez bajaban de cuatro de promedio. Luego, con la dinastía Borbón, los castigos se desviaron al servicio en los arsenales y a los presidios del norte de África (Martínez Ruiz, Pi Corrales y Pérez Gimena, 2016). Aunque Fernando VI suprimió las galeras, su sucesor Carlos III las restituyó para librar la guerra frente al corso, y su eliminación definitiva llegó de la mano de Carlos IV en 1803.

Fray Antonio de Guevara, escritor eclesiástico español que acompañó a Carlos V en su recorrido por varias ciudades de Castilla durante los años 1521-1525, se despacha a gusto sobre la vida en la galera (Castro, 1972: 1066-1067)³:

Es privilegio de galera que todos los que allí entraren han de comer el pan ordinario de bizcocho. Con condición que sea tapizado de telarañas, y que sea negro, gusaniento, duro, ratonado, poco y mal remojado.

Es privilegio de galera, que nadie al tiempo de comer pida agua que sea clara, delgada, fría, sana y sabrosa. Sino que se contente, y aunque no quiera, con

3 Una de las obras más conocidas de Antonio de Guevara sobre el mar es la que lleva por título *Arte del Marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que navegan en ellas* (Valladolid, 1539).

beberla turbia, gruesa, cenagosa, caliente, desabrida. Verdad es, que a los muy regalados les da licencia el capitán para que al tiempo de beberla con una mano tapen las narices, y con la otra lleven el vaso a la boca.

Es, pues, la conclusión, que por muchos años, por altos, por generosos y por extremados que sean todos sus privilegios y exenciones, todavía nos afirmamos y conformamos con las palabras de nuestro tema: es a saber, que la vida en la galera, déla Dios a quien la quiera.

También contamos con el testimonio de un cautivo francés apresado por los piratas argelinos, que se convirtió en remero cautivo:

Yo no conozco hombre que pueda merecer un castigo tan horrible como el de la vida de remero, cuando uno es esclavo, por espantosos que fueran sus crímenes (...) teníamos que hacer nuestras necesidades sin salir del banco, mear y ensuciarnos de excrementos y soportar la pestilencia con el calor del día. Aquello era mucho peor que un penal, donde había recipientes para hacer las necesidades y se tapaban para evitar el mal olor.

Respecto a otro personal embarcado, las mujeres por ejemplo, la investigación afirma que hubo en las batallas de Lepanto o la Gran Armada de 1588 y, pese a la expresa opinión de Carlos V, hubo mujeres «enamoradas» embarcadas, como también lo testifica el hecho de que en el sueldo del médico hubiera una cantidad para supervisar la atención de los cirujanos a las mujeres.

¿Qué les empujaba a servir en el mar? Es seguro que había diferentes razones, desde quienes buscaban hallar en él el oficio que no habían encontrado en tierra y era una excusa para salir de su habitual residencia, a los aventureros que huían de la vida rutinaria que tenían y lo desconocido les atraía, pasando por los que se evadían de la justicia, o para los que realmente el océano suponía un atractivo, pese a las duras condiciones de vida en los barcos y las continuas adversidades que pasaban.

En efecto, las dificultades comenzaban desde el mismo momento en que se determinaba la preparación de una jornada naval, pues no solo había que precisar el número de personal, marineros y soldados, que iba a embarcar 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 el caso de los soldados embarcados). Los problemas eran idénticos en el XVI que en el XVII y es que, en el 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 es que era fácil encontrar campesinos que, tras emigrar a las

poblaciones costeras, no habían sido capaces de labrarse un porvenir, gente procedente de estratos sociales muy humildes que buscaban un salario seguro (ligeramente superior al de un campesino castellano, por ejemplo) o, como ya se ha señalado, quienes estaban atraídos por el afán de aventuras y se imaginaban una vida mejor.

Y es que los salarios eran muy diferentes: el mejor pagado era el artillero, con un sueldo por encima del de los marineros o soldados, un sueldo que se contabilizaba por días de servicio desde el mismo momento del nombramiento hasta el día que se deshacía la armada y no por anualidades o mensualidades, y estaba en función de la experiencia o la preparación. Además, había un aliciente, el reparto de botín, cargamentos, dinero y rehenes con los que negociar su salvación. Sin embargo, en muchos casos su falta de instrucción y preparación, amén de su escaso número, obligaba con demasiada frecuencia al empleo de presidiarios y malhechores, o incluso a la recluta precipitada de hombres ebrios en una cantina. Respecto a la procedencia, los estudios realizados al respecto demuestran que, por cada cien hombres, ochenta eran andaluces y cántabros y el resto repartido en el interior peninsular castellano y aragonés, estando tripuladas las expediciones de guerra mayoritariamente por vascos –vizcaínos– y las mercantes por andaluces, siendo mucho más desconocida la participación de los extranjeros en ellas: por este orden, portugueses, italianos, flamencos y alemanes, y muy escasa la presencia de franceses o ingleses (Pérez Mallaina, 1992).

Por lo que se refiere a los soldados, la diversidad de su origen, así como de su «profesionalización», derivó en los mismos problemas de siempre: la desertión y el amotinamiento. Porque se procedía al reclutamiento de soldados mediante levás, de forma que cada capitán designado debía recorrer la península para reclutar soldados bajo las condiciones de ser útiles al servicio y «no viejos», es decir, entre dieciocho y veinte años. Se organizaban en compañías que eran conducidas al lugar de concentración, desde donde partirían al puerto de salida de la armada y, de ellos, se encargaba un comisario al que acompañaba un alguacil real para precisar los lugares por donde tenían que pasar y ser alojados por los pueblos, circunstancia que provocaba no pocos conflictos.

Como se ha señalado, en el trayecto tropezamos con las primeras dificultades: desertión de soldados –llegaban a su puerto de destino y, si la armada no salía a tiempo, el alejamiento de su familia y la incertidumbre del viaje les hacía desertar–; incidentes con los paisanos que no querían alojar a los soldados a su paso hacia el puerto de destino, pues no pagaban lo que comían o su comportamiento dejaba bastante que desear; o los roces jurisdiccionales con las autoridades civiles que eran ciertamente constantes, como lo atestiguan los numerosos documentos del Archivo General de Simancas. Las desertiones provocaban retrasos en la salida de las armadas y amotinamiento por falta de paga (en el momento del alistamiento, era costumbre dar a los soldados una paga, a veces solo un socorro o ayuda para la marcha). Y, precisa-

mente, por el temor a la desertión se solía efectuar el pago una vez embarcados, para que no tuvieran posibilidad de huir, aunque en ocasiones ni siquiera cobraban bien.

¿Qué otros «ingredientes» y preparativos eran necesarios para una jornada naval? ¿Cómo se organizaba y abastecía una armada⁴? Pues bien, con el poder ya dado al capitán general de ella se iniciaban los pasos para su puesta en marcha, en los que no faltaban las instrucciones acerca de la cantidad y calidad de bastimentos y vituallas que se debían reunir en los barcos, calculando los meses que estarían fuera, embarcados, cumpliendo su misión. Hay que subrayar que era muy difícil, casi imposible, llevar plenamente a la práctica todo lo que se planeaba, pues tanto los elementos de la despensa para la subsistencia de la tripulación como las jarcias, velamen, pólvora y otros para el buen cometido y funcionamiento de los barcos, no siempre estaban en el lugar de la partida de la armada, lo que obligaba a localizar provisiones de otras zonas de la geografía española y eso tardaba algún tiempo, tiempo en el que la escasez de dinero, las trampas, la picaresca y la pesada burocracia hacían lo demás, como lo demuestran las numerosas reclamaciones de particulares sobre el cobro de cantidades de vituallas (pan, trigo, habas, tocino...) que aún no habían percibido los proveedores, a veces hasta más de dos años después de haberlas entregado.

Solventados estos percances, a los que se había de unir la ineficacia en la gestión administrativa –los documentos son testigo fiel por la reiteración de las partidas, las sumas incorrectas y las impuntualidades en las entregas de lo encargado– y, probablemente, una más que dudosa honradez por parte de los oficiales a cuyo cargo estaba la recogida de todo el material para embarcar, se procedía al embarque de marineros, soldados y otro personal, y se esperaba la llegada de las vituallas y pertrechos, si era necesario. Resultaba un riesgo añadido embarcar a los soldados sin las vituallas o viceversa, pues las raciones se consumían antes de tiempo o se pudrían.

Una vez en el mar, aunque no se puede generalizar por lo mucho que variaban los barcos en tamaño, funciones y tripulaciones, podemos aventurar bastantes cuestiones por algunos testimonios de particulares y por el propio contenido de algunas ordenanzas, tratados y peticiones particulares. Hay que tener en cuenta que navegaban durante muchos meses, peleaban en verdaderas fortalezas flotantes, bajo penurias varias. Ya hemos hablado de ello en otro lugar (Pi Corrales, 2019: 222-277): para empezar, estancias pequeñas que hacían del hacinamiento prácticamente el modo de vida en la convivencia de marineros y soldados, no siempre pacífica. En algunas partes más bajas, la altura no alcanzaba los 1,65 metros, lo que obligaba a los hombres a encojerse doblados (imagen 21). Recintos en los que apenas penetraba la luz, por lo que

4 Véase Pi Corrales (2001: 23-52), donde están ampliamente explicadas estas cuestiones que estamos describiendo.

el navío se transformaba en un mundo de oscuridad casi completa; también la falta de higiene, que no contribuía demasiado a elevar el ánimo en los embarcados, pues el mal olor que se desprendía de los cuerpos que pasaban varios meses sin ducharse ni aplicar ningún tipo de aseo resultaba asfixiante. A los forzados y esclavos los lavaban con sal y vinagre fuerte, «les friegan las heridas con tanto empeño que les dejan tan torcidos y quebrantados como si no fueran hombres»⁵, y era demasiado habitual convivir con «inquilinos», según lo relata Mateo Alemán en el *Guzmán de Alfarache*, que los llama «animalejos», refiriéndose a las pulgas y piojos que se introducían en los rellenos de los colchones, en las costuras de las ropas, porque los servicios de limpieza eran los mínimos y el aseo personal peor que mínimo.

La higiene corporal era un objetivo casi inalcanzable, aunque eso no impidió la multiplicación de reales órdenes que prescribían las reglas cada vez más rigurosas y más obligatorias de la higiene. Los oficiales debían velar por la limpieza de sus hombres, quienes debían peinarse cada día para eliminar los piojos y pulgas, lavar sus pies y sus camisas. Dada la escasez de agua potable, se veían obligados a lavarlas en el mar, algo que detestaban, por lo que era habitual verlos cubiertos de roña. Hasta finales del siglo XVIII, los marineros y soldados no estuvieron sujetos a ningún tipo de uniforme.

Un barco de armada solía ser un foco de infección. La parte más baja del navío, la sentina, era un lugar con un olor hediondo porque en ella se acumulaban las aguas de todo tipo, las aguas de lluvia, las de mar por los temporales, las del lavado de los puentes no completamente evacuadas, las aguas residuales de la vida de los hombres y de los animales... Los fondos de los navíos no solían estar secos nunca, a pesar de que se instalaban bombas que trataban de limpiarlos. En estos lugares podían flotar cadáveres de ratas y otros objetos. Porque eran zonas donde las bacterias pululaban por doquier, los parásitos se reproducían fácilmente por millares y donde las larvas de los mosquitos, que transmitían la fiebre amarilla o el paludismo, abundaban.

Carla Rahn Phillips (1991) nos habla de plagas de cucarachas y roedores que dañaban las vituallas, resultando inservibles para su consumo, como en el caso de la armada de 1622 en la que las fuertes tormentas dispersaron sus barcos y descubrieron que las ratas se habían comido parte de los alimentos y el agua potable se había corrompido. Ante el azote del hambre, se vieron forzados a comérselas.

5 La literatura ha recogido muchas veces la vida en la galera: Cervantes, Quevedo, Mateo Alemán o las composiciones de Lope de Vega. Para un mejor conocimiento de ella, véase *La vida de la galera muy graziosa y por galan estilo sacada y compuesta agora nuevamente, a pedimento de Iñigo de Meneses, lusitano. Do cuenta en ella los trabajos grandes que allí se padecen. Es obra de ejercicio y no mejor ejemplo*, por Mateo de Bruzuela, con licencia en Barcelona por Sebastián de Comellas, año 1603; quintillas en 4 hojas, 4.º.

Las medidas de higiene se tomaron a partir del último cuarto del siglo XVIII, cuando los médicos aspiraron a hacer salubres los barcos y mejorar la calidad de vida de las tripulaciones y comenzaron a exigir el saneamiento de las cubiertas con el empleo de desinfectantes. De esta manera, el reglamento del 1 de enero de 1786 imponía las fumigaciones de enebro, vinagre y pólvora de cañón cada mañana en la sentina, la bodega y el puesto de enfermos. Una década después se introdujo en los barcos españoles el método *Carmichael*, consistente en verter ácido sulfúrico sobre nitrato de potasio. Ya en la centuria siguiente los métodos de saneamiento fueron la desecación y la ventilación artificial, aunque la salubridad de los navíos no tuvo lugar hasta la llegada de los barcos a vapor y de hierro.

Importante fue el riesgo de enfermedades generalizadas a bordo, pues los marineros y soldados podían aceptar como «gajes del oficio» los tiros del enemigo, pero no las enfermedades contagiosas, que eran más mortales y mataban más lentamente. Empezando por el mareo: enfermedad no contagiosa pero considerada una de las más comunes a bordo, que causaba estragos. Un marinero, en un viaje de 1573, ha dejado el siguiente testimonio (Pérez Mallaña, 1992: 186):

la fuerza del mar hizo tanta violencia en nuestro estómagos y cabezas que viejos y mozos quedamos de locor de difuntos y comenzamos a dar el alma y a decir, baac, baac y tras esto, bor, bir, bir, bir y juntamente lanzar por la boca todo lo que por ella había entrado aquel día y el precedente, y a las vueltas, unos gris y pegajosa flema; otros, ardiente y amarga cólera y algunos terrestre y pesada melancolía. De esta manera pasamos sin ver sol ni luna, ni abrimos los ojos, ni nos desnudamos de cómo entramos, ni mudamos hasta el tercero día.

Además, las fiebres, el tabardillo, el escorbuto⁶, el tifus exantemático, la disentería, la propia malnutrición o las epidemias, a las que hay que añadir las derivadas de los adiestramientos o las lesiones provocadas por los cañonazos, las abiertas por espadas o picas y las producidas por proyectiles, cualquiera de ellas con difícil tratamiento exitoso. Para las primeras, los remedios aplicados eran, bien la amputación cuando no quedaba más remedio para mantener con vida al herido, la cauterización de las lesiones con metal caliente o aceite hirviendo, y la aplicación de apósitos con grasa animal para cerrar las heridas o la maceración de vino y aguardiente, menos dolorosa, pero con más riesgo de supuración y gangrena. Las lesiones abiertas eran

6 Entre los síntomas de enfermedad estaban el debilitamiento progresivo, palidez, ojos hundidos, encías reblandecidas, hemorragias internas y que se abrieran heridas muy antiguas, ya cicatrizadas desde años antes. Después aparecía el quebrantamiento, los desmayos, la diarrea y los desórdenes renales y pulmonares. Finalmente, moría o, como se solía decir, «liaba el petate».

las peores, las más difíciles de sanar, ya que podían producir hemorragia interna o infección, además de astillar los huesos, y se trataban con ungüentos de minio y purgas que no siempre eran eficaces⁷.

La verdad es que la asistencia sanitaria era deficiente y escasa y la humedad y la suciedad de los embarcados y de las embarcaciones la dificultaban aún más. El mayor problema era la existencia del llamado barco hospital, con todos los medios sanitarios concentrados en él, lo que hacía que, si se perdía dicho barco, no había auxilio. Es cierto que, desde mediados del siglo XVII, el cirujano ya llevaba su propio instrumental médico y algunas medicinas necesarias, pues hasta entonces solo existía un cirujano por cada más de mil trescientos soldados y un médico por cada casi nueve mil. Cada compañía de infantería –250 hombres– tenía un barbero cirujano, de menor cualificación y sin apenas recursos quirúrgicos o farmacéuticos. Los utensilios de cada profesional eran a cuenta de la Real Hacienda y, antes de su embarque, eran inspeccionados por un oficial real que certificaba el estado y cantidad y, luego, por el capitán del barco, por si hubiera tenido lugar alguna pérdida o deterioro por omisión o intención. Por regla general, se miraba mucho que no faltaran torniquetes, ya que se empleaban con mucha frecuencia después de los combates (imágenes 22, 23 y 24).

Por otra parte, el cirujano era el encargado de reconocer a los hombres que se decían enfermos, asignándoles a la enfermería de ser cierto; para ello era asistido por sangradores y enfermeros. Y era el responsable de controlar y examinar el estado de los alimentos asignados a los enfermos. Las ordenanzas de 1633 recogen numerosos remedios aplicados para la tripulación de las embarcaciones, disposiciones que van desde la prohibición de embarcarse gente «con enfermedad contagiosa, mal de corazón u otras semejantes» (art. 44), hasta lo que debía hacerse con los enfermos una vez desembarcados al conocerse la razón de su dolencia, pasando por procurar hallar un lugar adecuado para su curación, un hospital, por ejemplo. En el caso de los galeotes, las circunstancias eran distintas y peores, ya que era muy fácil que enfermaran, se lesionasen o murieran en combate, al estar atados. La táctica del abordaje –consistente en acometer por la proa de la nave propia el costado de la embarcación enemiga– causaba más muertos entre la gente de boga que entre los mismos soldados. Además, en caso de naufragio, los remeros se iban a pique junto con el casco del barco porque, como ya se ha señalado, estaban encadenados y clavados a los bancos. De ahí, la tasa de mortalidad tan elevada, ascendiendo al 13 %

7 Las ordenanzas de 1633 determinan los productos que han de llevarse en los botiquines de los buques: entre otros, jarabe de limón (lo que explica la escasez de escorbuto entre las tripulaciones de los barcos españoles), emplastos, aceites, polvos, preparaciones, drogas, ventosas, vendas, jeringas, balanzas y pesos; igualmente, trementina y paños de lienzo para arrancar saetas. Véanse las *Ordenanzas del buen gobierno de la Armada del Mar Océano* de 1633.

a finales del siglo XVI, lo que obligaba a renovar cada siete años la totalidad de la fuerza disponible en aquellas fechas; a finales del XVIII, el 18 % de los condenados moría antes de disfrutar la libertad.

La alimentación de los barcos no era, obviamente, el atractivo para enrolarse, pero significaba más de la ración que un campesino podía disfrutar en su propio hogar, una alimentación por otra parte deficiente y poco variada, con ausencia de provisiones frescas. Por los documentos del archivo de Simancas, conocemos las raciones de las tripulaciones y el tipo de alimentos que se embarcaban (imagen 25), y sabemos que se llamaba *vizcocho* o bizcocho a aquello que se elaboraba con harina de trigo más o menos entera a la que se añadía levadura para inflarlo antes de introducirla en el horno. Una vez hecho, se asaba de nuevo a temperatura moderada para que se secara y durase más que el pan corriente, proceso que recibía el nombre de *biscotto*, es decir, dos veces cocido. Y aquellos que hubieran contraído una enfermedad tenían una dieta especial, rica en otros alimentos que escaseaban a diario, según las *Ordenanzas del buen gobierno de la Armada del Mar Océano* de 1633⁸. Para los galeotes, la ración era el *vizcocho* una vez al día, con calderadas de habas condimentadas con aceite y, en la cena, la mazamorra, una especie de sopa preparada con el *vizcocho* más estropeado. Pero, con todo, parece que el valor nutricional era bueno, al igual que el porte vitamínico y de proteínas, aunque muy bajo en sales minerales. Los forzados tenían una ración menor que la de las buenas boyas y, cuando iban a entrar en combate, recibían asignaciones extra de legumbres, aceite y vino, al objeto de estar más fortalecidos. Nunca se mezclaba la carne con el pescado, no en vano se respetaba el refrán popular que rezaba «carne y pescado en una comida acortan la vida». Esta misma ordenanza confirma que, a mediados del Seiscientos, hubo un considerable aumento de las disposiciones encaminadas a cuidar la conveniente y proporcionada manutención de los que formaban parte de las armadas.

Los testimonios documentales insisten en la facilidad con la que se estropeaban los alimentos y las bebidas, y la arqueología submarina es gráfica en la vajilla y cubertería que se embarcaba, además de otros muchos objetos que se han descubierto bajo las aguas⁹: platos de estaño y madera, vasijas de loza, botas de cuero para el vino, esqueletos de ratas, piñas, palmatorias, etcétera (imágenes 26, 27 y 28¹⁰). Por su parte, también sabemos de la existencia de pequeños barriles para el tocino, vina-

8 Con 400 artículos en su contenido, estas ordenanzas son las más completas de las existentes en el siglo XVII. Más de 22 se refieren exclusivamente a la alimentación, aproximadamente el 5 % de la normativa: los números 226 y 286-288, entre otros.

9 Véase el libro que lleva por título *Armada 1588-1988*, catálogo de la exposición que tuvo lugar en Greenwich y fue publicado en Londres, en 1989.

10 Estas imágenes corresponden al libro de la nota anterior, al igual que las ilustraciones 30, 31, 32 y 33.

gre, arroz y otros alimentos, tinajas para aceite, hatillos de lonchas de bacalao seco y salado, jamón, quesos, pan fresco, balanzas y sus bandejas de madera; embudos para el aceite, medidas varias para el agua –un azumbre–, el vino –un cuartillo– o el vinagre –medio o uno–; jarras para dispensar las bebidas, lámparas de señales y de mano; palas de hierro, baldes de agua, cubos de alquitrán o brea y para desechos de enfermos¹¹. Así lo recogió gráficamente Juan José Navarro, marqués de la Victoria, en las láminas de su álbum (imagen 29) que, aunque del siglo XVIII, puede perfectamente extrapolarse a las centurias precedentes, tal y como han demostrado esos mismos resultados arqueológicos submarinos.

Hasta aquí los sinsabores de los embarcados, que pasaban las interminables horas a bordo antes de entrar en acción «matando el tiempo», jugando al ajedrez, a los naipes, taba o dados, pescando, nadando (los juegos de azar estaban, en teoría, prohibidos), interpretando obras teatrales o leyendo. Por los utensilios hallados en los pecios y en los hallazgos sumergidos, se conoce que participaban en ceremonias religiosas con lecturas piadosas, pero también de antiguos clásicos o novelas de caballería. Porque, además de entrenarse y jugar como distracciones, la tripulación pasaba muchas horas en la inmensidad del mar, percibiendo su pequeñez e insignificancia, y era entonces cuando necesitaba encontrar un apoyo que le diera fuerza para resistir y le amparara en la adversidad ante el enemigo, o una tormenta, especialmente después de haber protagonizado un combate naval. Dios, la Virgen y los santos eran invocados con frecuencia como muestra de la espiritualidad católica: los rezos dirigían su atención hacia ellos, antes de entrar en combate, frente a un ataque pirático, en medio de la tempestad o en un naufragio. Margarita Gil Muñoz, en su libro *La vida religiosa de los mareantes*¹², hace un recorrido por las devociones y prácticas religiosas de los marineros, empezando por el estudio de los diversos elementos en que se manifiestan: exvotos, navíos, banderas, saludos, festividades, etcétera, sin olvidar las advocaciones marianas y la elección de los santos como patronos protectores. A lo largo de sus páginas traza una evolución histórica de las creencias y prácticas de la gente de mar desde la Edad Media hasta el siglo XVIII, si bien se detiene especialmente en los llamados «siglos de la modernidad» para adentrarnos en la «presencia religiosa de los barcos, desde las popas a los estandartes».

Son curiosos, por ejemplo, los nombres religiosos de los barcos. En la primera gran serie de galeones para defender la carrera de Indias, se puso a cada uno el nombre de un apóstol: Santiago, San Pedro... También fueron corrientes San Anto-

11 Véase el álbum del marqués de la Victoria, el compendio y resumen del gran esfuerzo que hizo España en la primera mitad del siglo XVIII, que se conserva en el Museo Naval de Madrid. También puede consultarse el libro de González-Aller Hierro (2007), una auténtica enciclopedia de la fabricación de embarcaciones, la táctica y la industria naval y de la vida a bordo.

12 Basado en su tesis doctoral, fue editado por el Ministerio de Defensa en el año 2004.

nio, San Martín, San Jorge, Santa Ana, Tres Reyes Magos... Y no es de sorprender, dadas las profundas creencias de los embarcados, que la arqueología submarina haya revelado la existencia entre los pecios de crucifijos, cruces de oro y esmalte, medallones de cinc, estaño y plomo –los que se entregaban tras recibir la confesión a los hombres luego habrían de embarcarse–, relicarios, exvotos... (imágenes 30, 31, 32 y 33).

Los soldados a bordo debían adaptarse a la vida en el mar y, mientras estaban embarcados, se adiestraban entrenando para el abordaje, para el tiro con arcabuz o mosquetón, vigilando las guardias o limpiando diariamente sus armas y la pólvora. Igualmente, los marineros tenían una función a bordo, recoger el velamen en las maniobras, la obligación de barrer y limpiar cada mes muy bien las galeras, en cubierta y sotacubierta, y se conoce que cada semana perfumaban con romero, pues este formaba parte de las provisiones.

Que los soldados y marineros no se llevaban bien, y la diaria convivencia era compleja, lo sabemos y ya lo hemos puesto de manifiesto en otra ocasión (Pi Corrales, 2006). En efecto, los primeros miraban con cierta suficiencia a los marineros, entendiendo que su misión era más trascendental. Miguel de Cervantes, en *El cautivo de Argel*, describe a los marineros como «gente gentil e inurbana», que en los buenos momentos es diligente aunque «son perezosos en los malos». Y de los soldados, como uno que lo es y con experiencia en combate que le valió un brazo, destaca su arrojo y valentía, porque afirma que apenas ha caído uno, otro ocupa su lugar enseguida.

La orden o instrucción sobre el modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar nos permite conocer algo de las condiciones del combate, la disposición de cada persona en su puesto o cómo tenía lugar un desembarco. Nos imaginamos las condiciones de la batalla: el ruido, el estruendo, el humo, los disparos, el desconcierto, la desorganización, los heridos, los muertos, el desgaste de la tripulación, la violencia y la confusión en los enfrentamientos. Y luego, la incapacidad médica para atender a los lesionados y la realidad más inmediata, morir o vivir amputado, mutilado o tullido de por vida.

Cuando regresaban a casa, los soldados solían licenciarse, abandonando sus obligaciones castrenses bien por edad, por mutilación o por enfermedad. Algunos se «reenganchaban» en otra jornada naval o terrestre a seguir «padeciendo los sinsabores de la vida naval los primeros». Los marineros volvían al hogar, al calor de la protección familiar, o buscaban una nueva expedición. Otros buscaban refugio en alguna institución religiosa para poder subsistir o para hallar un consuelo espiritual, alejados del horror de su experiencia a bordo.

IMÁGENES

Imagen 1: Galera ordinaria de veinticuatro bancos, finales del siglo XVIII. Museo Naval de Madrid (MNM, 76).

Imagen 2: Modelo de galeón flamenco, 1593. Museo Naval de Madrid (MNM, 80).

Imagen 3: Modelo de galeón de la época moderna. Disponible en: <http://www.barcosdeguerra.com/los-galeones-la-edad-moderna/> [consulta: 31-3-2020]

Imagen 4: Portadas de ediciones impresas del siglo xvi.

Izquierda: Pedro de Medina, *Regimiento de navegacion*, Simón Carpintero, Sevilla, 1563; disponible en: <<http://dicter.usal.es/?obra=MedinaPedroRegimiento>> [consulta: 31-3-2020].

Derecha: Pedro de Medina, *Arte de navegar*, Francisco Fernández de Córdoba, Valladolid, 1545; disponible en: <https://es.wikipedia.org/wiki/Pedro_de_Medina> [consulta: 31-3-2020]

Imagen 5: 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.

Imagen 6: Distintos tipos de documentos del Archivo General de Simancas, Sección Estado, leg. 552, s. fol.

Imagen 7: Ordenanzas del buen gobierno de la Armada del Mar Océano de 24 de Enero de 1633, Francisco Cormellas, Barcelona, 1678. Biblioteca de Geografía e Historia, Universidad Complutense de Madrid (D355.49(46)(093)ORD). Fotografía de la autora.

Imagen 8: Galeaza española dispuesta para viajes de ultramar. Museo Naval de Madrid (MNM, 576. Colección R. Monleón).

Imagen 9: Modelo de galeota, siglo xvii. Museo Naval de Madrid (MNM, 94:16-02).

Imagen 10: Galera Almiranta de Lepanto, 1571. Museo Marítimo de Barcelona.

*Imagen 11: Combate naval entre españoles y holandeses, siglo XVII.
Museo Naval de Madrid (MNM, 1236).*

*Imagen 12: Modelos de pinaza y de zabra. El buque en la Armada española, Sílex,
Madrid, 1981.*

Imagen 13: Réplica de la Nao Santa María, con la que Cristóbal Colón arribó a América en 1492. Disponible en: <<https://laprensafl.com/2019/03/20/replica-de-la-santa-maria-de-colon-viene-a-san-agustin/>> [consulta: 31-3-2020].

Imagen 14: Réplica de un galeón español del siglo xvii, el *Andaluía*. Disponible en: <https://cronicaglobal.lespanol.com/vida/galeon-siglo-xvii-visita-valencia_127436_102.html> [consulta: 31-3-2020].

Imagen 15: Modelo de galeón. Museo Vasa de Estocolmo.

Imagen 16: Buques de las armadas hispánicas en el siglo XVII. Izquierda: Buque insignia del almirante Antonio de Oquendo en la batalla de los Abrojos, 1631. Derecha: Buque insignia del marqués de Cadereyta en la recuperación de la isla de San Martín, 1633. Obras de Juan de la Corte. Disponibles en: <<http://alabarda-pica-y-mosquete.blogspot.com/2016/12/banderas-de-la-armada-hispanica-de.html>> [consulta: 31-3-2020]

Imagen 17: La corbeta *Descubierta*. Museo Naval de Madrid (MNM, 1367 y 9614).

Imagen 18: Fragata española. Museo Naval de Madrid.

Imagen 19: Fragata española de 1700. Disponible en: <<https://www.pinterest.at/pin/268104984048338605/>> [consulta: 19-3-2020]

Imagen 20: Ramal de cadena para galeote. Museo Naval de Madrid (MNM, 104).

Imagen 21: Corte de un galeón. Museo Vasa de Estocolmo.
Fotografía de la autora.

Imagen 22: Sierra de amputación, procedencia desconocida, ca. 1790. Museu d'Història de la Medicina de Catalunya, Barcelona (R 2434).

Imagen 23: Caja de instrumental médico. Museo de la Farmacia Hispana.

Imagen 24: Botiquín de viaje del siglo XVIII. Museo de la Farmacia Hispana (MFH, 1345).

LA ALIMENTACION A BORDO DIARIA		EQUIVALENCIA ENTRE UNIDADES	
1, 5 LIBRAS VIZCOCHO.....	(766 GRS.)	1 ARROBA DE CASTILLA (medida de peso).....	11,502 kilos
0,5 AZUMBRE DE VINO.....	(1 L.)	1 ARROBA DE CASTILLA (medida de capacidad para líquidos).....	16,133 litros
		1 AZUMBRE (medida de capacidad).....	2,016 litros
DOS VECES POR SEMANA		1 CUARTILLO (medida de capacidad equiv a 1/4 de azumbre).....	0,504 litros
TOCINO.....	170 GRS.	1 FANEGA DE CASTILLA (medida de capacidad).....	55,5 litros
CARNE.....	1 LIBRA(480 GRS.)	1 LIBRA CASTELLANA (medida de peso).....	459,456 gramos
ARROZ.....	57 GRS.	1 ONZA (medida de peso equiv. a 1/16 de libra).....	28,716 gramos
TRES VECES POR SEMANA		1 PIPA O BOTA (medida de capacidad para líquidos).....	516 litros
PESCADO.....	0,5 LIBRAS(170 GRS.)	1 QUINTAL (medida de peso equiv. a 4 arrobas).....	46 kilos
HABAS O GARBANZOS.....	85 GRS.		
QUESO.....	56 GRS.		
UNA VEZ AL MES			
VINAGRE.....	3 L.		
ACEITE.....	1 L.		

Imagen 25: Raciones de los embarcados. Archivo General de Simancas, Sección Estado, fols. 56-58.

Imagen 26: Vasos, copas, platos, jarra y tenedor del Trinidad Valencera de la Gran Armada de 1588. Armada 1588-1988, Catálogo de la Exposición de Greenwich, Londres, 1989, pág. 184.

Imagen 27: Palmatoria localizada en el Trinidad Valencera, ahora en el Ulster Museum de Belfast. Armada 1588-1988, Catálogo de la Exposición de Greenwich, Londres, 1989, pág. 189.

Imagen 28: Varios elementos del Trinidad Valencera, de la Gran Armada de 1588. De izquierda a derecha: un tarro de aceitunas y las quijadas de las ratas que se encontraban en él, ahora en el Ulster Museum de Belfast. Armada 1588-1988, Catálogo de la Exposición de Greenwich, Londres, 1989, pág. 191.

Imagen 29: Láminas del Álbum del marqués de la Victoria, 1775. Museo Naval de Madrid (MNM, BMN-14430, hojas 96 y 97)

Imagen 30: 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.

Imagen 31: Agnus Dei, relicario del barco Girona, ahora en el Ulster Museum de Belfast. Armada 1588-1988, Catálogo de la Exposición de Greenwich, Londres, 1989, pág. 58.

Imagen 32: Crucifijo de bronce con la inscripción inri, procedente del barco Girona. Armada 1588-1988, Catálogo de la Exposición de Greenwich, Londres, 1989, pág. 57.

Imagen 33: Medalla de cobre con la representación de María y el niño, ahora en el Ulster Museum de Belfast. Armada 1588-1988, Catálogo de la Exposición de Greenwich, Londres, 1989, pág. 58.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CASTRO, Manuel de, OFM (1972): «Antonio de Guevara», en *Diccionario de Historia eclesiástica de España*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, vol. II, págs. 1066-1067.
- GIL MUÑOZ, MARGARITA (2004): *La vida religiosa de los mareantes. Devociones y prácticas*, Ministerio de Defensa, Madrid.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio (2007): *Álbum del Marqués de la Victoria (material cartográfico)*, Lunweg, Barcelona.
- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, Magdalena de Pazzis PI CORRALES y José Antonio PÉREZ GIMENA (2016): *Los presidios españoles norteafricanos en el siglo XVIII*, Ministerio de Defensa, Madrid.
- OLESA MUÑIDO, Francisco Felipe (1968): *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Naval, Madrid, 2 vols.
- PÉREZ MALLAÍNA, Pablo E. (1992): *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias*, Diputación de Sevilla, Sevilla.
- PI CORRALES, Magdalena de Pazzis (1997): «Naos y armadas. El mundo marítimo del rey Felipe II», *Torre de los Lujanes. Boletín de la Real Sociedad Matritense de Amigos del País*, 34, págs. 31-62.
- (2001): «La Armada de los Austrias», *Estudis. Revista de Historia Moderna*, 27, págs. 23-52.

- (2006): «Los tercios en el mar», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, 5, págs. 101-134.
 - (2019): *Tercios del mar. Historia de la primera Infantería de Marina española*, La Esfera de los Libros, Madrid.
- RAHN PHILLIPS, Carla (1991): *Seis galeones para el Rey de España*, Alianza, Madrid.