

La Armada de Cervantes

José M. Andreu Zubieta *

Resumen: En este artículo se analiza la situación política internacional en el Mediterráneo a finales del siglo XVI y su relación con Cervantes y las gentes de la Armada en galeras, en el contexto de la batalla de Lepanto.

Palabras clave: Miguel de Cervantes; galeras; Lepanto.

Códigos JEL: F5; F54; N40.

¿Quién no ha oído la denominación de Miguel de Cervantes como “el manco de Lepanto”? Toda una generación que crecimos viendo la magistral serie de dibujos de Cruz Delgado con las voces de Fernando Fernán Gómez y Antonio Ferrandis conocimos la imagen de Cervantes como un señor de un solo brazo que empezaba cada episodio escribiendo en un sótano. “¿Quién es este hombre y por qué le falta un brazo?”, pregunté en mi infancia. Ahora, conmemorando el cuarto centenario de su fallecimiento, sabemos que no perdió el brazo (de hecho volvió a servir en el ejército al poco tiempo), pero su imagen de “manco” permanece en el imaginario colectivo.

Podríamos dividir, *grosso modo*, el reinado del Rey Prudente (Felipe II) en tres etapas:

- Recepción de la herencia y consolidación de la misma. Victorias ante los franceses y cierta paz en esta frontera.
- Mediterránea. Enfrentamiento con los piratas berberiscos y turcos, y lucha hasta la victoria en Lepanto y la campaña norteafricana.
- Atlántica, desde la disminución de la presión turca tras Lepanto y hasta el final del reinado, destinando fondos y hombres hacia Flandes y América, en especial.

No podemos ver estas etapas como sucesivas e independientes, simplificación hecha con un fin meramente didáctico, ya que el peso de la conquista americana (y, especialmente, la llegada de metales preciosos) en la política española va a ser determinante desde el Descubrimiento hasta la

pérdida de las colonias en 1898. Recordemos que el reino del segundo Felipe se asentaba en la herencia recibida por su padre el emperador Carlos que, simplificando mucho, sería Castilla y las nuevas colonias, Aragón y sus posesiones mediterráneas, y la herencia europea, desde Flandes a Milán. El peso de la política interior de Castilla, especialmente, y de las distintas Cortes aragonesas va a determinar la política de Felipe II, tanto que no va a querer abandonar la Península. Además, el sistema de virreinos se demuestra eficaz para un reino de tan gran extensión y en una época de comunicaciones difíciles, circunstancias estas que pronto se ampliarían con la herencia portuguesa (las costas de Brasil y de África occidental, y enclaves costeros en África oriental, India y Asia).

Es también lugar común en nuestro imaginario colectivo que, tras 1492, la política y la economía europea pasaron a mirar al oeste, a América. Pero no es menos cierto que esta deriva fue gradual. Aparte de ciertos sentimientos reales (Carlos V quiso ser emperador y señor en Europa siendo América un instrumento para ello), la monarquía hispánica, al igual que las del resto del mundo hasta la Ilustración, cuando menos, es ciertamente patrimonialista, por lo que lo heredado, las bases territoriales del reino, van a marcar los objetivos de los distintos gobiernos: ningún rey va a querer legar menos de lo recibido.

Además, sin perder de vista esta concepción del reino, las noticias en el Mediterráneo y “alrededores” no son nada tranquilizadoras. No olvidemos que se está colonizando un continente y que en Flandes el conflicto abierto es ya, de hecho, contra un nuevo Estado protestante, pero cuando Solimán el Magnífico se presenta a las puertas de Viena toda Europa mira con temor al este. La “Sublime Puerta” parece no terminar su expansión. Frenados en centroeuropa, continúa la presión en el Mediterráneo: los piratas norteafricanos asolan las costas españolas e italianas, los otomanos son repelidos en su asalto a Malta y, finalmente, en 1570 toman Chipre. La pérdida de esta isla y de otras bases venecianas va a provocar que el papa Pío V se decida a pedir la formación de la Liga Santa.

* Quisiera agradecer al Archivo Naval del Arsenal de Cartagena y a todo su personal, especialmente a D. José Manuel Valdés, su colaboración para la realización de este artículo, el cordial trato en lo personal y el apoyo material proporcionado para la redacción de este artículo. Esta institución está velando, con el buen hacer de su personal, desde allí y desde la Cátedra de Historia Naval (entre otras formas de divulgación), por un tesoro documental riquísimo y fundamental para la reconstrucción de nuestro pasado, especialmente en lo relacionado con la Armada y la navegación.

No olvidemos que el Renacimiento italiano es heredero de la ruta de las especias hacia Europa. Es, precisamente, la necesidad de salvaguardar las rutas comerciales del levante mediterráneo con Europa, principalmente en manos venecianas pero también de genoveses o florentinos, la que va a llevar a la formación de la Liga por parte de los Estados Pontificios, Venecia y España, y a la decisiva batalla de Lepanto.

Para los intereses hispanos era más interesante terminar de pacificar el norte de África que atender a los intereses de Pío V en el levante mediterráneo. Como ya he dicho antes, la presencia de piratas berberiscos y el horror que sembraban en las costas españolas van a decidir al Rey Prudente a organizar una defensa de sus territorios con dos líneas básicas, una defensiva, con la construcción de baluartes costeros, y otra activa, con el ataque a la armada turca y a las plazas norteafricanas.

Dentro de las acciones defensivas tenemos que incluir, además, la “pacificación” de las Alpujarras, en armas desde 1568 y hasta 1571; y dentro de las segundas podemos situar la conformación de la Liga Santa y los ataques a la costa norteafricana, dónde el propio Cervantes fue cautivo en Argel varios años.

Al consolidarse la posición hispana en el Mediterráneo será cuando el grueso de los recursos y esfuerzos se dirijan al Atlántico. No es propósito de este texto el entrar en la armada atlántica, que, a modo de resumen, se componía de barcos de mayor desplazamiento, destacando especialmente el galeón, buque de tres palos especialmente adecuado para la navegación en ese océano. Por contra, la navegación por el Mediterráneo presenta otras peculiaridades, que aún hoy es apreciada, al ser un mar “cerrado” en el que dominaba hasta hace poco la navegación “de cabotaje” y donde la presencia de piratas berberiscos y turcos condicionaba cualquier singladura.

Veamos la armada mediterránea de la mano de la biografía de Cervantes que nos ocupa. El periplo italiano de Miguel de Cervantes nos va a valer de glosa para conocer a la armada de finales del XVI y la formación de la Liga. Inició su servicio en la milicia en 1570 en el Tercio de Miguel de Moncada. Había llegado a Italia varios meses antes y embarcó en la galera “Marquesa”, partiendo la flota desde Sicilia encaminándose hacia el golfo de Patras. El 7 de octubre de 1571 se encuentran las flotas de la Santa Liga y la turca. Este día, un joven Cervantes, de unos veinticuatro años, es emplazado en el esquiife de su galera con una docena de compañeros, todos “gente de cabo”, prestos “a morir [...] o vencer si el cielo lo dispone”¹, tal y como les había arengado D.

Juan de Austria antes de comenzar la batalla. Nuestro homenajeado recibió durante la batalla tres balazos, resultando herido en el pecho y brazo, y de ahí su conocido apodo. Como todos sabemos, la victoria fue para nuestras armas y tanto eco tuvo y tiene, que aún hoy, al entonar nuestro himno de la Armada, recordamos ese hito: “la más alta ocasión que vieron los siglos pasados, los presentes, ni esperan ver los venideros”.

La Armada del Mediterráneo que Cervantes conoció se había formado, como era usual, para la ocasión. Se reunieron naves y tropas en las bases mediterráneas. Sin entrar en excesivos detalles sobre los tipos de naves reunidas (hay disponible una extensa bibliografía al respecto), baste aquí decir solo que el buque tipo de la época era la galera. Era un buque concebido, en esencia, como una plataforma de combate para los tercios embarcados, lo que hoy denominaríamos como “infantería de marina”. No puedo dejar de aprovechar estas líneas para recordar que nuestra actual Infantería de Marina tiene a gala ser heredera de estos tercios y la más antigua del mundo, datando de 1537.

En el Mediterráneo, en estas fechas, un combate naval venía a ser la traslación al mar de un combate en tierra. Es por esto que las galeras, independientemente de las filas de remos que tuvieran, estaban diseñadas para tal fin. Aun a riesgo de simplificar excesivamente, solían tener dos palos con velas latinas, aunque la propulsión principal era a remo. Tenían un espolón a proa, que para Lepanto se mandaron cortar para aumentar la eficacia de los cañones (entre dos y cinco, dependiendo de la nave), aunque la fuerza principal de la flota dependía de la tropa embarcada. Ésta, en una sociedad tan marcadamente dividida, no iba a serlo menos en una galera. Nos encontramos, por tanto, con “gente de cabo y gente de remo”, siendo divididos a su vez los primeros en “gente de guerra y gente de mar”. Los primeros serían los oficiales y mandos militares y los segundos los responsables de la navegación. Incluiríamos desde el capitán (comandante), cómitre, sotacómitre y oficiales hasta el calafate, botero, timonel y marineros².

Todos eran hombres libres, y su posición variaba dependiendo del linaje y la experiencia. Por contra, la “gente de remo” eran los encargados de la boga: esclavos, forzados y “buenas boyas”, conocidos todos como “chusma”. No debemos engañarnos y pensar que todos eran penados: había remeros voluntarios “profesionales” (buena boya proviene del italiano *Buona Voglia*, voluntario), que cobraban por su labor, aunque, bien es cierto, el grueso de la “gente de remo” llegaba a él como resultado de una condena.

¹ Citado en Cumplido Muñoz, J.R., “La Batalla de Lepanto (7 de octubre de 1571)”, en Revista Naval (<http://www.revistanaval.com/www-alojados/armada/batallas/lepanto.htm>).

²Sobre la organización de las galeras destaca la obra de Olesa Muñido citada en las referencias bibliográficas de este artículo.

Se han calculado las necesidades de remeros para los inicios del siglo XVII en unos 30.000 hombres, y tan acuciante era la necesidad de los mismos que se promovían desde las altas instancias las condenas a galeras. Mencionar que serían un 60% de la dotación siendo la “gente de mar” en torno al 25% y la “gente de guerra” el 15% restante, aproximadamente, aunque se afirmaba que “el marinero, cuando es menester, sirve para soldado, y el soldado no sabe en ninguna ocasión servir de marinero”³. Aún hoy, en los buques se suele comentar con cierto orgullo que “en la Armada todos somos soldados, pero sólo nosotros somos marinos”⁴.

Respecto a las condiciones de vida a bordo, no olvidemos que, como reza el aserto, “la vida en galera, déla Dios a quien la quiera”⁵. Ya en su época se afirmaba que si los jueces conocieran los pesares de los condenados a galeras, las sentencias en este sentido disminuirían significativamente. Sin entrar en la vida en la cárcel, antes y después de la sentencia, las cuerdas de galeotes, tal y como se refleja en *El Quijote* (parte I, cap. XXII), son el inicio de esa “muerte civil” que significaba la vida en el remo. Forzados de toda España caminarían encadenados hacia los puertos de embarque para una condena que, como máximo, debía ser de diez años, aunque se buscaran luego excusas para prolongar las estancias (los esclavos, especialmente los apresados en combate, no tenían tiempos máximos). Nada más llegados a la galera de destino, en Barcelona, Valencia, Cartagena, etcétera, los reos eran rapados totalmente (salvo los musulmanes, por su fe, a los que se les dejaba un mechón de pelo), se les daban ropas para el embarque y pasaban a su nave. En puerto se dedicaban a diferentes tareas, las que no realizaban los marineros libres, primordialmente. Navegando su vida estaba atada al banco, literalmente, sin disponer de espacio prácticamente para nada más que remar con entre dos y cuatro compañeros de banco más. En parte, D. Miguel nos muestra esta vida en *El Quijote*, parte II, cap. LXIII.

Si aún hoy presenta ciertas incomodidades y dificultades la vida a bordo de un barco pequeño, de unos cuarenta metros de eslora por seis de manga como eran aquellas naves, no podemos ni imaginar las condiciones de hace cuatro siglos. Cervantes quedaría impresionado al ver aquellos desventurados comiendo raciones escasas, durmiendo y realizando todo su ciclo biológico atados al banco. El olor de las sentinas sería insoportable. Eran gente endurecida por los pesares, con una jergonza muy especial, que el cómitre azuzaba para la boga, cubiertos de chinches, piojos, moscas y demás bichos, que sólo al

preverse combate o necesidades físicas mayores recibían ración de “refuerzo”, incluyendo bizcocho, legumbres, aceite y vino (de aquí el refrán marineramente “cuando al marinero dan de comer y de beber es porque lo van a *joder*” que aún hoy usamos). Verlos descamisados para la acción le impresionó lo suficiente para dedicarles un capítulo en la segunda parte de su magna obra.

Respecto a la “gente de guerra” y el resto de “gente de mar”, disponían de cierta libertad de movimiento por las pasarelas y castillos, gente de servicio y de otras “comodidades” como “jardines”, aunque, como se dice, la mala mar es para todos. Su función principal era la navegación y la preparación para el combate, que era la finalidad de la galera.

Para el combate, al grito de “¡fuera ropas!”, los remeros se desprendían de sus camisas y bogaban el ritmo que les marcaban. Se disparaban los cañones a proa y popa y se buscaba el ataque con el espolón. Una vez trabado el combate, se iniciaba el abordaje, destacando la marinería para afirmar el buque y para moverse por las cubiertas. Era el momento del “trozo” de abordaje. Lejos del romanticismo “hollywoodiense”, los combates eran cortos y muy sangrientos, destacando los arcabuceros, las espadas anchas y cortas y las hachas. Recordemos que, al caer Alí Pachá, un galeote le cortó la cabeza y se hizo poner ésta en una pica.

Si la fortuna sonreía con victoria, se podía, como lo fue nuestro complutense, haber resultado herido, o, siendo aún más afortunado, haber salido ileso; si se era derrotado, se podía ser tomado como esclavo o cautivo (a la espera de un rescate), o, de ser un renegado, ser ejecutado en el acto. Todos sabemos que Cervantes fue hecho prisionero (tiempo después) durante su vuelta a España, y retenido en Argel, aproximadamente, unos cinco años, pero este suceso escapa de este artículo.

Las consecuencias de la batalla de Lepanto van a ser, por un lado, el final de la imbatibilidad y de la supremacía otomana en el Mediterráneo (planteándose algunos autores si ya nunca volverían a reponerse del golpe) y, por otro lado, la liberación de estas aguas para el comercio, principalmente de los italianos. Para España, amén del prestigio de la victoria, supondrá el viraje hacia la comentada política atlántica, al reducirse las necesidades materiales y de personal en estas costas y, como consecuencia de ello, la plena integración en la política hispana de América.

Para Miguel de Cervantes, sin entrar en el cautiverio y en las penalidades que va a vivir en el norte de África, físicamente va a perder la movilidad de su brazo izquierdo -“para gloria de la diestra”⁶-, posiblemente, de forma temporal, y va a quedar tan

³Citado en Fernández Duro, C., *Disquisiciones náuticas*, vol. II: *la mar descrita por los mareados*.

⁴Véase el excelente esquema de Olesa Muñido en *La organización naval de los Estados Mediterráneos y en especial de España durante los s. XVI y XVII*, pág. 691.

⁵Acerca de las gentes de galera, véase Fernández Gaytán, J., “La vida en las galeras en la época de Lepanto”.

⁶Cumplido Muñoz, J.R., cit.

impresionado por las condiciones de vida en galeras que se apiadará en sus escritos de esos desdichados galeotes.

Referencias bibliográficas

-CÁTEDRA DE HISTORIA NAVAL:
www.um.es/catedranaval/

-CUMPLIDO MUÑOZ, J.R. (2014): “La Batalla de Lepanto (7 de octubre de 1571)”, *Revista Naval* (<http://www.revistanaval.com>).

-FERNÁNDEZ DURO, C. (1996): “Disquisiciones náuticas, vol. II: La mar descrita por los mareados”. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura naval, Madrid.

-FERNÁNDEZ GAYTÁN, J. (1981): “La vida en las galeras en la época de Lepanto”, *Revista General de Marina*, 181, págs. 11-30.

-OLESA MUÑIDO, F. F. (1968): “La organización naval de los Estados Mediterráneos y en especial de España durante los s. XVI y XVII”, Madrid.