

## Vida y muerte de los Tercios del Mar (siglos XVI-XVII)

Discurso de ingreso de D<sup>a</sup>. Magdalena de Pazzis Pi Corrales como académica de número de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares, pronunciado el 9 de diciembre de 2021 en sesión solemne.



Excelentísimo Señor Presidente.

Excelentísimos Señores Académicos.

Excelentísimos e Ilustrísimos Señores.

Señoras y Señores:

Muchas gracias por estar hoy aquí compartiendo conmigo este trascendental momento.

En primer lugar, quiero transmitir mi más profundo agradecimiento a esta Academia por acogerme en su distinguido seno. Fundamentalmente tengo que reconocer a los Académicos su estímulo y apoyo a mi candidatura y, en especial a los señores Académicos cuyo aval introductorio dio curso a mi presentación como aspirante a esta Institución.

Mi testigo, don Jesús Cantera Montenegro siempre ha sido para mí un referente de calidad humana, profesionalidad y valía intelectual; un ejemplo a imitar como persona y profesional.

Unas excelencias que hago extensivas a quien va a responder con el discurso de contestación al mío de entrada en esta Institución, don Enrique Martínez Ruiz, maestro y amigo, extraordinario profesional con el que he tenido la fortuna y el privilegio de trabajar estrechamente en la Universidad Complutense y a quien le corresponde el mérito de lo que soy profesionalmente.

Hoy es día de rendirles homenaje y agradecimiento sincero por la confianza depositada en mí y a todos ustedes que se convierten a partir de ahora en mis queridos colegas de Academia.

*Saber el pasado, conocer el presente, descubrir el futuro de nuestras Fuerzas Armadas* es el lema de la Academia. Pues bien, honrada y agradecida, presento ante ustedes mi discurso de entrada en esta honorable Institución como Académica de Número con la medalla número 33, que llevaré con orgullo y satisfacción.

Lleva por título "*Vida y muerte de los Tercios del Mar (siglos XVI y XVII)*" y el tema elegido forma parte de mi principal línea de investigación. Mi intención es mostrarles quiénes fueron esos hombres embarcados, cómo convivieron y combatieron en las Armadas de la Monarquía Hispánica; extremos que he podido reconstruir como historiadora gracias a mis pesquisas durante años en archivos, bibliotecas, entidades del Ejército y la Armada, sin olvidar las fuentes literarias, los hallazgos arqueológicos y los escritos de soldados protagonistas de los hechos que relatan.

Quizá venga a propósito el dicho de los griegos clásicos: "*hay tres clases de hombres: los vivos, los muertos y los que están en la mar*", palabras con las que quiero distinguir y rendir homenaje a esos soldados que vivieron y murieron con arrojo y valor por su patria y por su rey.

Hasta el siglo XVIII no existió la Real Armada, ya que la fuerza naval de la Monarquía estaba formada por varias escuadras denominadas según el espacio geográfico donde actuaban o por la procedencia de los barcos que la componían. La reunión de varias escuadras constituía una armada de guerra, mientras que por la denominación de flota debe aplicarse a una reunión de barcos destinados a la actividad comercial y mercantil.

De acuerdo con esto, nuestros tercios a mediados ya del siglo XVII podían embarcar en las siguientes armadas: Armada del Mar Océano (que guardaba las costas peninsulares y el Atlántico norte); la Armada de Flandes (que actuaba en el

Canal de La Mancha y en el Mar del Norte); la Armada de Guarda de la Carrera de las Indias (encargada de proteger -a modo de convoy- las flotas procedentes de América); la Armada de Barlovento (para las aguas del Caribe); la Armada del Mar del Sur (que operaba en el virreinato de Perú y en el istmo de Panamá). Y, por último, las escuadras de Galeras de España, Nápoles, Sicilia y Génova.

En el gran interés que existe hoy día sobre la Historia Militar los tercios parecen tener un atractivo especial, tanto para investigadores como para el gran público, lo que ha provocado la aparición de un importante número de publicaciones: ensayos, novelas históricas, incluso películas que, con mayor o menor rigor nos acercan a la historia de estos soldados. También hay asociaciones culturales (como *31 Enero Tercios*), agrupaciones de recreación histórica, al igual que profesionales dedicados a la recuperación de hechos destacados, bien mediante la fotografía (el caso de Jordi Bru) o la pintura (de Augusto Ferrer Dalmau, también miembro de número de esta Academia).

Se ha escrito mucho sobre los tercios, desvirtuando en bastantes ocasiones la realidad con mitos y fábulas nacidas del desconocimiento o de unas reminiscencias de la leyenda negra, que hicieron de ellos soldados diferentes de los otros ejércitos europeos, atribuyéndoles como específicos unos comportamientos sanguinarios y brutales, cuando eran los procedimientos habituales en las tropas de la época. Y se han olvidado rasgos que los singularizaban positivamente: su espíritu de cuerpo, su relación con la población civil cuando estaban destinados en guarniciones o ciudadelas, su camaradería, etc.

De lo que no cabe duda es que los tercios fueron la unidad de élite del ejército hispánico en los siglos XVI y XVII; digo hispánico y no español para aclarar que ese ejército se componía de soldados de muchas “naciones” y que alrededor de un 12% como mucho eran españoles, pues el resto lo componían portugueses, italianos, flamencos, tudescos (alemanes), suizos y de otras procedencias. Realmente, con sus virtudes y sus defectos, marcaron una época gloriosa para el ejército español.

En las guerras de Italia quedó de manifiesto la importancia de la infantería en los campos de batalla y su superioridad se revelaría con un hecho significativo: en la batalla de Pavía (1525) lo más granado de la caballería pesada francesa cayó bajo los disparos de los arcabuceros españoles y unos infantes apresaron a su rey, Francisco I. La conjunción de picas y armas de fuego portátiles empezaba a transformar la guerra y en esa evolución, los tercios, formados inicialmente por voluntarios que combatían por una soldada, serían decisivos.

Sobre el nombre y el origen de los tercios existen discrepancias, de las que señalaré algunas significativas: en primer lugar, los medievalistas, que sostienen

que el término “tercio” procede del cambio entre la Alta y la Plena Edad Media, cuando el soberano llamaba a la guerra a sus huestes; y para dejar parte de sus vasallos a cargo de sus tierras y otros quehaceres, solo convocaba a un tercio de los caballeros. En segundo término, no faltan los que afirman que se llamaron así porque cada tercio debía contar, en un principio, con tres mil hombres. Otros, defienden que la denominación procede de la campaña del Rosellón del año 1503, en la que los soldados se dividían en tres armas o “tercios”: uno de picas, otro de escudados (los armados con espada y escudo) y el tercero de ballesteros y espingarderos. Por último, la hipótesis más asentada, se basa en la Ordenanza o Instrucción de Carlos V, de 1536, en la que se empleaba la palabra tercio, se hablaba de tres mil efectivos y afectaba a la infantería española solamente en el conjunto del ejército imperial, que se reorganizaba por esa disposición conocida como la Ordenanza de Génova.

Por lo que respecta a los tercios del mar, empezaré por señalar que, en la Edad Media, había soldados de marina, es decir, los que iban embarcados como guarnición de los barcos. Nos lo confirma la legislación de entonces, el *Código de las 7 partidas* o el *Libro del Consulado del Mar* en los que se alude a ellos como “*los usados en la mar*”. Esos soldados del mar se alistaban al igual que lo hacía la marinería y se reclutaban cuando eran necesarios. Pero no eran fijos y, cuando acababa una empresa naval, volvían a sus casas. Más tarde aparecieron los arcabuceros, destinados en los galeones al objeto de proteger las flotas de Indias en defensa de un posible ataque pirático o corsario.

No obstante, el origen de los Tercios del Mar o Infantería de Marina está en las llamadas “*Compañías viejas del Mar de Nápoles*”, que estaban al servicio permanente de las galeras de ese reino. El 27 de febrero de 1537, con Carlos I entrarían en acción en el fracaso de Argel de 1541, al igual que en la defensa de Malta durante el asedio turco de 1565. Justo un año después (1566), ese mismo día, se creó en Cartagena el *Tercio de Armada* con una función similar, siendo su primer Maestre de Campo don Lope de Figueroa. En los primeros momentos fue conocido como “*Tercio de la Armada del Mar Océano*”, “*Tercio de Armada*” o “*Tercio de Figueroa*” y estaba destinado a defender los intereses de la Corona en el Mediterráneo.

De la misma forma se estableció el nuevo *Tercio de Nápoles*, denominado “*Mar y Tierra*”, en semejante día que el anterior y estuvo bajo el mando de don Pedro Padilla. Igualmente, en ese año nació el *Tercio de galeras de Sicilia*. A partir de entonces, a cada escuadra de galeras se le asignó un tercio para actuar en función de la misión asignada y lo hicieron indistintamente en el Mediterráneo, en el Atlántico y en el Mar del Norte.

Así, pues, se puede afirmar que a partir del reinado de Felipe II, la Monarquía Hispánica contaba con un instrumento anfíbio, combatiendo en la conquista de Portugal en 1580, en los desembarcos en las islas Azores durante las campañas consecutivas de 1582 y 1583, en la Gran Armada de 1588 y en otras posteriores.

Ya en el siglo siguiente, en 1633, nacieron las “*Ordenanzas de la Armada del Mar Océano*” y en ellas se recopilaban todas las leyes dispersas existentes en el conjunto de disposiciones legales anteriores. Años después, a comienzos del siglo XVIII, se publicaron las ordenanzas de Patiño que crearon el Ejército de Tierra y la Armada tal como hoy los concebimos.

El reconocimiento de su existencia en el conjunto de las Fuerzas Armadas españolas tuvo lugar el 10 de julio de 1978, cuando el rey firmó un Real Decreto por el que se disponía que “*se fija el año de 1537 como antigüedad del cuerpo de infantería de marina*”. Una orden ministerial de 22 de abril de 1981 fijaba el 27 de febrero, a efectos conmemorativos, por ser el día en que se creó el primer tercio de la armada. Yo tengo el honor y el privilegio de haber sido nombrada “Amiga de la Infantería de Marina” desde el pasado año.

Los Tercios del Mar actuaron en los escenarios marítimos de importancia de aquellos siglos: Mediterráneo, Atlántico, el Canal de la Mancha y Mar del Norte. Fueron los teatros de operaciones donde los componentes de los tercios vivieron y murieron por la Monarquía Hispánica, por su tierra y por su soberano, en las empresas navales para las que eran destinados.

Constituir una empresa o jornada naval era muy complejo. Había que nombrar un capitán general de la Armada, que solía ser un marino de prestigio y experiencia naval. Los preparativos iban de la reunión de los barcos (que podían ser propiedad de la Corona, requisados o alquilados a particulares e, incluso, contruidos al efecto) hasta su avituallamiento, armamento, así como la organización de las dotaciones y soldados, la denominada -en conjunto- gente de cabo, es decir, marinería y gente de guerra, entre los que estaban los Tercios del Mar.

A pesar de la dureza del tiempo que podían pasar embarcados –no en vano, en muchas ocasiones a los barcos se les consideraban prisiones-, embarcarse podía ser un remedio a una vida en tierra sin perspectivas. Por eso, en un navío se encontraban, además de marineros, campesinos, aventureros, huidos de la justicia o aquellos que no querían o podían cumplir compromisos no deseados. Y es que los motivos para embarcar o huir podían ser muy variados: necesidad, pobreza, hambruna en sus tierras de origen, para hacer méritos (en especial los segundones de la nobleza), huir de una sentencia, por tener tres comidas diarias, cobrar un sueldo estable, aprender un oficio o una profesión, ascender en la escala social...

En esa organización de la empresa naval también había que nombrar veedores para controlar las operaciones, recurrir a tenedores de bastimentos y vituallas, acudir a muchos oficios relacionados: madereros, carpinteros, toneleros, corcheros, herreros, caldereros, plomeros, curtidores, boticarios (para los emplastos y ungüentos), pescadores, leñadores, carboneros, cereros y estibadores. Cuando todo se estaba ultimando, había que contar con desertores y enfermos a fin de cubrir sus bajas, pues era seguro que habría circunstancias en la navegación que afectarían a la gente de a bordo y no se podía zarpar sin tenerlo en cuenta.

En definitiva, todo un entramado complejo de extraordinarias dificultades, en las que no faltaba una más que dudosa honradez por los propios funcionarios reales o los abastecedores y en donde los plazos tenían una gran importancia, pues cualquier retraso (bien por inclemencias meteorológicas, una vía de agua, necesidad de calafateo... o cualquiera otra razón) podría provocar el reabastecimiento de las vituallas y bastimentos consumidos durante la espera.

Y en este apartado también estaba el problema del armamento y la escasez de piezas artilleras, una variedad de hasta diecisiete, entre las que se encontraban cañones, medios cañones, culebrinas, medias culebrinas, versos, medios versos, bombardas, falconetes, sacres y otras. Dado el gran despliegue naval que exigió el mantenimiento y defensa del Imperio, todos los esfuerzos que la Corona llevó a cabo para impulsar la industria nacional, mejorar la capacidad de fabricación naval con técnicos extranjeros y ejercer su control, nunca fueron suficientes para atender las exigencias existentes.

Una vez embarcados, hay que tener en cuenta la inmensidad del mar, la soledad, la inadecuada dieta alimenticia, los problemas propios de la convivencia diaria entre la marinería, los oficiales y los soldados embarcados, la distribución de funciones, la rutina antes de entrar en combate en los largos días de inacción, la separación de la vida familiar, la falta de una precisa atención sanitaria e higiénica, las enfermedades, la suciedad a bordo, el hedor de los fletados, el hacinamiento. Y ya en combate, el ruido ensordecedor, el fuego, los estallidos de los de cañones, la humareda, el estruendo de la artillería, el miedo, la oscuridad, los naufragios, la muerte, las heridas, las amputaciones... No olvidemos que los barcos fueron verdaderas fortalezas flotantes en los que había que convivir en unas condiciones muy duras, de las que pormenorizaré algunas.

Una especialmente importante era el espacio disponible en los barcos, que favorecía la suciedad y la falta de higiene. Hay que tener en cuenta que convivían también con animales vivos (gallinas, cerdos, conejos, aves... que correteaban por cubierta) y lo hacían en unos espacios pequeños, viviendo y durmiendo en la cubierta, en la bodega, bajo toldillas o al raso, sobre esteras o fardos que también

les servían como mortajas. Las “estancias” eran pequeñas, en las partes más altas 1,65 de altura sin apenas luz, por lo que el recinto se convertía en un lugar de oscuridad casi completa.

Los efectos personales debían llevarse en arcas o cofres de madera (1,60x1,60) con ropa de repuesto, platos, mantas... Unas arcas que servían para comer, sentarse, jugar a las cartas o incluso podían utilizarse como un altar improvisado; y se repartían de acuerdo con la categoría del personal: un arca para el piloto y otra para el capitán, otra arca por cada dos marineros, otra por cada tres grumetes y otra por cada cuatro pajes. Debe considerarse que como no tenían uniforme, su indumentaria consistía en camisa blanca, calzones pardos o azules de media pierna, que eran vestimentas amplias para facilitar la comodidad en las maniobras y que hacían descalzos.

En cuanto a la higiene, hay que tener en cuenta que los embarcados viajaban con todo tipo de “inquilinos”, pues compartían su vida con una gran variedad de parásitos: pulgas, piojos, chinches, cucarachas, escarabajos, ratas, gusanos y otros roedores, que deambulaban por doquier a bordo. Y un animal que muy a menudo se embarcaba como miembro de la tripulación, el gato, cuya función básica era eliminar las ratas para así minimizar el mal que podían provocar estos roedores, tanto en la carga como al barco y a su tripulación. Igualmente, muy efectiva era la comadreja, el carnívoro más pequeño presente en Europa, capaz de meterse por todos los recovecos hasta llegar a las madrigueras de las ratas, eliminando a las hembras y a sus crías.

Y en estas condiciones no había diferencia, prácticamente, entre los galeones y las galeras, salvo la presencia en estas últimas de los galeotes, en condiciones aún peores que las descritas. Los testimonios de que disponemos son muy elocuentes al respecto. Por ejemplo, fray Antonio de Guevara, cronista de Carlos V, escribía:

*“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”.*

Continuaba: *“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 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”.*

Terminaba así: *“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, dela dios a quien la quiera”.*

Textos en la línea de los escritos por un francés, apresado por piratas argelinos, que se convirtió en remero cautivo:

*” Yo no conozco hombre -decía- 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”.*

Otra cuestión de importancia era el aseo. En las jornadas los hombres pasaban muchos meses embarcados, había mucha humedad, vómitos (la enfermedad más común fue el mareo) compartiendo olores nauseabundos por el propio hacinamiento, la estrechez de los espacios, la falta de limpieza personal -y el hecho de que algunos pasaban varios meses sin lavarse ni aplicar ningún tipo de aseo-, porque el agua dulce se utilizaba solo para beber y cocinar.

En definitiva, en la mayoría de las ocasiones, la higiene era prácticamente nula. El agua estaba racionada y lavar la ropa era misión imposible, solo se hacía si había escalas. En el baldeo o limpieza del barco y lavar la ropa se empleaba agua de mar. Los baños resultaban muy difíciles por el propio bamboleo del barco y porque muchos no sabían nadar, por lo que aprovechaban los aguaceros o las tormentas para lavarse. En aquella época se pensaba que bañarse era de moros o de afeminados y no era recomendable quitar la mugre, ya que con ella no picaban las pulgas, si bien corrían el riesgo de infectarse.

Es cierto que se organizaban limpiezas periódicas de los barcos, pero, en profundidad, solo una vez al mes, frotando su superficie con romero, cuando se tenía. A mediados finales del XVII se sanearon las cubiertas con el empleo de desinfectantes y en el XVIII se pusieron en marcha las fumigaciones de enebro, vinagre y pólvora de cañón, introduciéndose en el último tercio del siglo ilustrado el método *Carmichael*, consistente en verter ácido sulfúrico sobre nitrato de potasio en las superficies.

Por otro lado, la dieta alimenticia no constituía un atractivo para embarcarse, pero, quizá, sí lo era en comparación con la vida de miseria que muchos llevaban en sus lugares de origen. Los barcos zarpaban bien aprovisionados, pero el problema residía en que en las travesías las provisiones se pudrían, pues existía un



desconocimiento total para conservar los alimentos por la larga duración de los viajes.

En general, la alimentación era deficiente y poco variada, con mucha falta de alimentos frescos. Los animales embarcados – como ya se ha señalado, cerdos, ovejas, alguna res, aves como gallinas, pollos, perdices, palomas y otras de corral, que convivían con los embarcados-, eran los primeros que se consumían, ya que había que alimentarlos y gastaban agua. También se comían anchoas, pasas, ciruelas, higos, carne de membrillo. Cierto es que se consumía mucho pan y, cuando se acababa, se ingería harina integral de trigo más o menos entera que se cocía dos veces para su mayor resistencia, a la que se añadía levadura: era el llamado “*vizcotto o vizcocho*” (dos veces cocido), que podía durar hasta dos años. Y eso que, pese a quedar muy duro y echarle agua o vino para poder comerlo, aún tenía cierto aporte vitamínico.

Se realizaban tres comidas al día. En el desayuno se recurría a galleta, vino, tocino o pescado; en el almuerzo, sobre las 11 de la mañana, la comida principal y la única caliente diaria, se preparaba sobre fogones de metal y siempre que el viento o la mar lo permitieran. Se componía de menestra, arroz en días alternos y carne o pescado seco, como anchoa o cazón; la carne estaba conservada como tasajos (carne seca troceada en tiras largas de cuatro a cinco centímetros de espesor que se colocaba en depósitos con salmuera y luego se escurría); la salmuera era agua con alta concentración de sal (al 5%) que servía para conservación y curado de ciertos alimentos. La carne se lavaba en el mar porque en salazón resultaba demasiado salada y los embarcados se quemaban la boca y sentían aún más sed. El queso era un componente esencial en las dietas porque se conservaba muy bien y podía ser sustitutivo de la carne y el pescado, aunque se endurecía y resultaba difícil de masticar. En la cena se ingería la mitad del almuerzo.

En cuestión de líquidos, se bebía agua en función de su conservación; su consumo estaba rigurosamente racionado (un litro al día por persona era ya una bendición) y como se pudría con facilidad, se convertía en un líquido nauseabundo. El vino (tinto, blanco y dulce andaluz), podía administrarse como sustitutivo del agua y hasta un litro por persona y día; y la cerveza, más rara que el vino, de la que los documentos describen que se convertía en “*una especie de fango verdoso porque se mareaba en el mar*”. También el vinagre, que podía repartirse a razón de tres litros por persona al mes, se empleaba como aderezo y potenciador del sabor de los alimentos; además, disfrazaba su mal gusto o mala calidad y se usaba igualmente como desinfectante.

Y si alimentarse era difícil, descomer era una epopeya ¿cómo descomían? Se subían a la borda, utilizaban bacinillas que luego arrojaban al mar, se decía la

expresión “vista a proa” para que no miraran y pudieran hacer sus necesidades. Se agarraban a la borda o a los cabos y deponían. Más tarde a alguien se le ocurrió que era una forma penosa de morir si había mala mar, tormentas y otros imprevistos, y se utilizó una especie de letrina en la popa del barco a la que llamaron “jardín”, consistente en una tabla con un agujero en medio que flotaba fuera del barco.

Si nos referimos de las enfermedades y asistencia sanitaria, los males en el mar eran muy variados: disentería, tifus, fiebre amarilla, cólera, paludismo, sarampión, viruela y las infecciones de heridas. Además, el escorbuto, que fue el azote de los marinos, por falta de vitamina c, al no tomar frutas u hortalizas en mucho tiempo. Las septicemias eran frecuentes por el ambiente insalubre. Y en la guerra, había más muertes por enfermedad que las causadas en combate.

La asistencia sanitaria era deficiente y escasa y la suciedad y la humedad la dificultan aún más. Cierto es que había un buque hospital, pero si se hundía, el personal médico en cada barco era muy escaso: un cirujano, un barbero o un sangrador, pues la proporción habitual era un cirujano por cada mil trescientos soldados y un médico por cada casi nueve mil. El botiquín, según las Ordenanzas de la Armada del Mar Océano de 1633, constaba de jarabe de limón, emplastos, aceites, polvos, preparaciones, drogas, ventosas, vendas, jeringas, balanzas y pesos..., entre otros.

Existen numerosos tratados acerca de cómo curar las heridas. Por ejemplo, Diego Daza Chacón, cirujano militar del siglo XVI, empleaba hilo vegetal, lo que actualmente se llama sutura aglutinatoria y no se cosía en varias de las capas de la piel, sino que se unía. Muchos sufrían el “mal de ijada” en los costados que era una insuficiencia renal o hepática.

Entre los remedios que se aplicaron, tenemos, por ejemplo, que las lesiones por cañonazo provocaban la amputación y cauterización con metal caliente o aceite hirviendo; en ocasiones se empleaba el opio u otras sustancias como la planta del beleño, además de moras amargas para adormecer al paciente, a quien se le ponía en la boca una esponja con agua y esos ingredientes para que pudiera absorberla. También se aplicaban apósitos con grasa animal para cerrar heridas o la maceración de vino y aguardiente, menos dolorosa, pero con más riesgo de supuración y gangrena.

Las lesiones causadas por espadas o picas se cosían y las producidas por proyectiles (flechas o balas), eran las peores, las más difíciles de sanar, pues originaban hemorragia interna, astillaban los huesos y provocaban infección. Se aplicaban igualmente los ungüentos de minio -óxido de plomo en polvo-, que no

siempre resultaban eficaces. Se conocía la existencia del llamado “*ungüento de Aparicio*”, al parecer un gitano vasco que iba por los campamentos vendiendo su remedio, un recurso cuya composición se desconocía, pero que recomendaban los propios médicos.

Durante el tiempo que duraba la travesía, los embarcados buscaban evitar el aburrimiento. Era el momento para los cotilleos, beber, murmurar, contar historias, leer en voz alta libros de caballería, textos de santos, obras de historia, de antiguos clásicos o piadosos y de escribir -los que sabían- para sí mismos y para otros. También se entretenían jugando a los naipes, al ajedrez, “a las carreras de animales”, a los dados, a la taba y demás juegos de azar, teóricamente prohibidos, aunque muchas veces los mandos hacían la “vista gorda”. Igualmente encontraban tiempo para pescar, representar obras de teatro, participar en ceremonias religiosas, oír música, etc., además de recibir instrucción para el combate, el adiestramiento, la disciplina y el orden que debían guardar.

Por otro lado, en los barcos había muchos accidentes, causados por temporales, colisiones, bajíos y bancos de arena, vías de agua, fuego, rotura del aparejo, incendios, pérdida del timón, putrefacción de la madera, ataques de piratas o corsarios... En suma, la muerte estaba presente, causada por naufragio, el propio combate, por ataques piráticos o corsarios y por tormentas y mala mar, aparte de las condiciones anteriormente descritas.

¿Qué se hacía en un naufragio? Nada de primero mujeres y niños. Ante todo, salvar el oro del rey (joyas, piedras preciosas, metales...); después se abandonaba el buque (en esquifes, las embarcaciones auxiliares) con lo valioso y personas principales y marineros de fuerte complexión. Se quedaban a bordo mujeres, niños, enfermos, heridos y ancianos.

Otra fuente de problemas era la acumulación de agua malsana en la sentina, que era necesario eliminar; para comprobar su estado, los marineros bajaban con una vela y si ésta se apagaba, se entendía que era un pozo negro con gases venenosos, que había achicar y limpiar urgentemente para evitar accidentes gratuitos. Entre éstos estaban los incendios, que podía provocar el estallido de la santabárbara de los barcos. Por no hablar de los brulotes, que eran embarcaciones viejas, cargadas con materiales inflamables y explosivos, que se utilizaban para incendiar grandes navíos enemigos lanzándolos contra ellos.

También había tiempo para la oración, porque la religiosidad a bordo se vivió muy intensamente. Algo lógico, porque se estaba expuesto a las inclemencias meteorológicas o los ataques enemigos y, por consiguiente, a la muerte.

Corría un dicho por aquel entonces:

*“el que no sepa lo que es rezar/ que vaya por esos mares/ verá qué pronto lo aprende/ sin enseñárselo nadie.*

Los embarcados percibieron su pequeñez en la inmensidad del mar. Y la religiosidad afloraba en los rezos e invocaciones al avistar al enemigo y cuando había tempestad y tormenta. También es evidente esa religiosidad en los adornos de los barcos, en los estandartes y en el nombre de los navíos: san Mateo, san Pedro, san Pablo, Nuestra Señora del Rosario, Nuestra Señora de Guadalupe, san Marcos...

En los barcos de guerra viajaba un capellán, encargado de la asistencia espiritual de los embarcados y del auxilio a los moribundos. A diario, se rezaban unas oraciones al amanecer y una salve o algunas letanías al atardecer. Antes de zarpar, se oficiaba una misa en tierra con la solemnidad necesaria y en el mar se celebraba la *misa seca o náutica*, sin consagración, para evitar que los movimientos del agua o del viento afectaran a los ornamentos sagrados. Cuando se avistaba al enemigo o se desataba la borrasca, se multiplicaban los gestos y expresiones pidiendo la intercesión mariana o la de algún otro santo.

También había en los barcos mucha superstición, que se combatía con procedimientos muy aleatorios: es el caso de no salir en martes, de amplio eco en el refranero; y temores como el fuego de san Telmo. Afortunadamente, fueron desapareciendo los miedos a la existencia de criaturas terroríficas como serpientes marinas, tritones o sirenas.

En las jornadas navales que se desarrollaban en el Atlántico y Mediterráneo europeos existieron, además, dos problemas añadidos: la presencia de corsarios y piratas y la falta de puerto en el que poder refugiarse los barcos españoles.

Por último, vamos a ver qué ocurre cuando los soldados y marineros se licencian. En aquellos siglos no había pensión asegurada al final de sus vidas, no existía un sistema de jubilación ni se disfrutaba de garantía en el cobro de deudas pasadas. Por ello, muchos se vieron obligados a vivir de la caridad de sus camaradas, de la misericordia y compasión de algunas instituciones o de su capacidad para reinsertarse a la vida civil. Se les calificó entonces de *“soldados viejos o estropeados”* cuyo destino dependió siempre de su salud, del grado de invalidez o discapacidad, de su lugar de asentimiento, de su edad y de la posibilidad de lograr una gratificación real por haber destacado en sus acciones militares.

La documentación de la época es abundante en lo que se refiere a las peticiones de pagos atrasados de varios años, el cobro de lo adeudado a las naves embargadas por parte de las viudas de sus dueños o las liquidaciones de herencias testamentarias, de ahí que recurrieran con demasiada frecuencia a las instituciones religiosas y de caridad porque sabían que tendrían garantizados su alojamiento y sustento, además de la asistencia sanitaria y religiosa; o pulularan por la Corte en busca de pensiones o cargos.

Otros que regresaban –los más afortunados- llegaban a sus lugares de origen donde con suerte -tal vez- les esperaba alguien o tendrían de quién o de qué ocuparse.

Los desplazamientos de los tercios en marcha hacia sus lugares de destino, en especial las tropas destinadas en Flandes utilizaron el “*Camino Español*”, pero en los momentos en que éste no era practicable o quedó cortado literalmente, el envío de soldados a otras zonas del Continente se realizaba por mar.

Las acciones en las que intervinieron los tercios embarcados fueron combates navales y operaciones anfibias, que precisaron una adecuada combinación de choque y de fuego y una inmediata reacción ante imprevistos y contraofensivas. Obtuvieron sonados y conocidos éxitos, y no faltaron los fracasos.

Igualmente, realizaron labores propias de los actuales cuerpos especializados de nuestro ejército, como la construcción de puentes, el paso por ciénagas y ríos helados, asedios, acciones anfibias, además de las labores propias de guarnición y de tropas eventuales y desembarco.

¿Cuándo desaparecieron los tercios y qué legado dejaron? Con la llegada de la dinastía Borbón a España se impuso el modelo francés de ejército desarrollado en el siglo XVIII. Felipe V disolvió los tercios en su reforma de 1704 y los sustituyó por regimientos al mando de coroneles y luego batallones.

Ya termino y lo hago con una breve reflexión. Todo lo relatado me ha permitido valorar a los tercios embarcados: los he visto combatir, he conocido su penuria y precariedad, su arrojo y valentía; he luchado como uno más de ellos, en esas verdaderas fortalezas flotantes en las condiciones alimenticias, sanitarias, médicas, de hacinamiento... que he de ido describiendo a lo largo de mi intervención. He sufrido sus derrotas y me he alegrado de sus victorias. He conocido de la mano de los tercios sus grandezas y sus miserias, su camaradería, su escasez económica, su dificultad de ascenso, su pobreza generalizada. En definitiva, he vivido y muerto con ellos desde su origen hasta su desaparición para convertirse en otro sistema más moderno y eficaz de ejército.

Pese a su atribulado final no debemos olvidar que sus hazañas pesaron más que sus recelos, que su valerosa actuación fue mayor que sus deserciones y motines. Con todo, no olvidemos que a lo largo de siglo y medio fueron los soldados más admirados y también más temidos de Europa.

Vaya con estas palabras finales mi recuerdo para ellos como parte de la memoria colectiva de nuestro pasado, en esta ocasión tan señalada para mí.

Muchas gracias