

Azotes sobre un cañón, carreras de baquetas y el honor perdido: autoridad y justicia en los buques de guerra a fines del siglo XVIII

Marta García Garralón
Centro Asociado UNED Madrid

Las penas son el freno de las pasiones de los hombres

FÉLIX COLÓN Y LARRIÁTEGUI JIMÉNEZ DE EMBUN

A los ojos de un extraño, los navíos de guerra del siglo XVIII vienen a ser pequeños feudos en los que la vida a bordo se desarrolla en un espacio limitado, ajustada a estrictas normas y férreos horarios. La autoridad, la disciplina y la subordinación tiñen cada uno de los actos diarios de los moradores temporales de aquellas fortalezas flotantes. Solo los oficiales con buenas dotes de mando y dispuestos a aplicar la ley sin concesiones pueden manejar el gobierno de un buque de guerra que encierra cientos de almas. Tomemos un ejemplo: el navío de línea más común de la época es el de setenta y cuatro cañones, capaz de albergar a más de quinientas personas, entre oficialidad y dotación. Sin duda, en tierra existían muchas villas con menos población.



La vida en los buques del rey tiene fama de dura y peligrosa. La marinería desocupada de los puertos prefiere embarcar en registros particulares antes que hacerlo con plaza de marinero en un buque de guerra. Los salarios son mejores, la disciplina más suave y el riesgo físico de la navegación menor. Por el contrario, los barcos de Su Majestad arrostran sobre sí el estigma de potenciales tumbas flotantes.

Una primera aproximación a los barcos de la Armada nos permite agrupar a sus individuos en cuatro grandes clases: los oficiales, la marinería, las brigadas de artillería y tropa de guarnición, y los pasajeros. Salvo en el caso de los pasajeros, que no siempre viajan a bordo, los tres primeros grupos han de convivir durante meses o incluso años bajo estrictas reglas que tratan de prevenir el desorden, la indisciplina, la insubordinación, las reyertas, los motines o cualquier atisbo de anarquía. Este trabajo habla de cómo se mantuvo la disciplina entre las tripulaciones españolas del siglo XVIII y cuáles fueron las sanciones penales aplicadas a cada categoría profesional.

La división de estos grupos profesionales en diferentes subclases conforma un sistema de mando en el que todos los individuos responden ante su superior. Es la manera óptima de que las órdenes se cumplan de popa a proa en un tiempo considerablemente reducido. Los oficiales subalternos de la Armada se deben a sus oficiales superiores, y todos ellos en conjunto al comandante del buque o de la escuadra. Los pajes, los grumetes y los marineros responden al dictado de sus oficiales de mar (los contra maestres y los guardianes). Por último, la tropa obedece a sus sargentos. A finales del siglo XVIII, las Ordenanzas Generales de la Armada prescriben con minucioso detalle las obligaciones de cada persona y categoría profesional dentro de un barco. Nada queda al azar¹.

Dentro de un esquema piramidal como el que se describe, el ejercicio de la autoridad por parte de los mandos a bordo reúne ciertos elementos comunes, a pesar de la heterogeneidad de las funciones de cada una de estas clases y del distinto origen social de sus miembros. La primera nota común a todos ellos reside en la ejemplaridad, una máxima inherente a la vida militar. De entre los oficiales, el comandante de la flota o navío está obligado a mantener una actitud aleccionadora que sirva de modelo frente a sus inferiores. Y, precisamente, la ejemplaridad tiene su reverso en la subordinación, otra de las virtudes más ponderadas en el ámbito militar, y principal fundamento de la disciplina. Saber liderar un equipo humano numeroso implica asegurarse el respeto y la obediencia de los inferiores. Ya en la primera mitad de siglo, el marqués de la Victoria advertía que «el capitán debe continuamente y con el ejemplo advertir a sus tenientes y alféreces la subordinación, respeto y cortesía que deben tener a todos los capitanes y a los generales en todos parajes y ocasiones, ni debe permitir que ningún subalterno hable con desprecio o murmure de la conducta de su comandante, aunque sea aparentemente mala. Estos discursos oídos por los inferiores, además de dar mal ejemplo, infunden menosprecio y son causa de desobediencias y motines»². En el caso de la oficialidad de mar y de los sargentos, la autoridad implícita a su rango igualmente les impone sobresalir en sus costumbres y porte frente a marineros y soldados, lo que les convierte en espejo sobre el que se reflejan sus inferiores.

El segundo elemento característico del ejercicio del mando radica en saber alternar la información inmediata con un riguroso conocimiento de las tareas de los subalternos. El

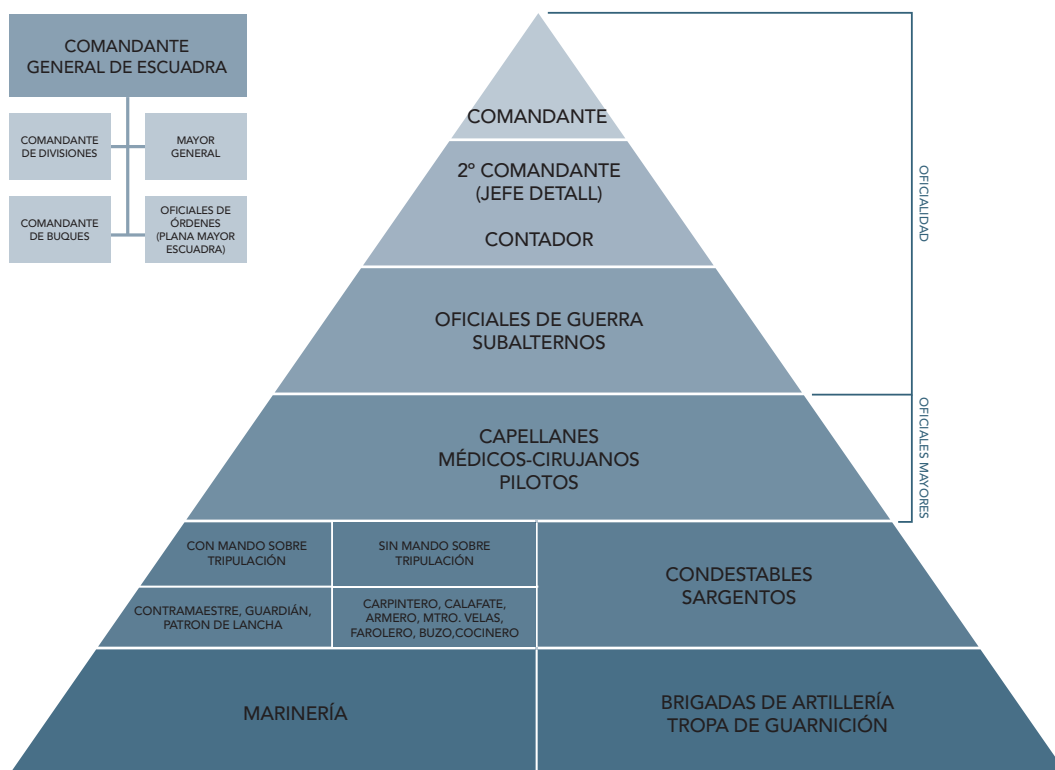
buen liderazgo lleva aparejado conocer al detalle todo lo útil o necesario al servicio del rey, saber del buen progreso de las órdenes ejecutadas o, en su caso, averiguar a tiempo la negligencia de los que tienen a cargo el cumplimiento de una orden. El oficial diligente también debe saber en qué emplean el tiempo sus subalternos. Siguiendo al citado marqués de la Victoria, «[el capitán de navío] no debe ignorar la obligación de los empleos de sus inferiores y subalternos, porque no hay cosa más sensible para los que han de obedecer que verse mandados por hombres que ignoran lo que ellos saben, y que le mandan cosas fuera del curso ordinario, de la buena práctica razón del mando, motivándose de la irregularidad de él, el desprecio, desórdenes, y disgustos...»³.

Un tercer componente anejo al ejercicio de la autoridad se relaciona con un principio bien conocido por los mandos de la Armada: no adoptar actitudes familiares con los subordinados. La confraternización con subalternos despoja al oficial de su autoridad, del temor y del respeto con el que requiere ser obedecido. Tratándose de la marinería y de la tropa de guarnición, familiarizarse con la gente de mar o con los soldados en juegos, comidas o chanzas lleva a actitudes de camaradería que fácilmente pueden terminar en comportamientos de insubordinación⁴.

El status, el prestigio y la posición de cada uno de los individuos de Marina resultan de gran importancia, siendo atributos que condicionan la vida diaria a bordo de un buque. Como si se tratase de una reproducción a escala menor, las relaciones sociales entre los distintos sujetos en los barcos de la Armada reproducen patrones similares a los esquemas sociales imperantes en las sociedades del Antiguo Régimen. Los oficiales del Cuerpo General, de origen noble, coronan la parte superior de la escala de mando e imparten las órdenes a la oficialidad mayor, a la oficialidad de mar y a la tripulación y tropa. A continuación se sitúa la oficialidad mayor, compuesta por los pilotos y los médicos-cirujanos. En un estrato inferior actúa la oficialidad de mar, en la que tienen cabida, por un lado, los contra maestres y los guardianes (oficialidad con mando sobre la tripulación), y, por otro, los carpinteros, los calafates, los armeros, los maestros de velas, los faroleros, los buzos y los cocineros (oficialidad sin mando sobre la gente de mar). En un nivel similar a los oficiales de mar se encuentran los sargentos de tropa y los condestables. La base de la pirámide la constituye la fuerza de trabajo compuesta, de un lado, por la marinería («las gentes de cuerda»: marineros, grumetes y pajes), y de otro, por la tropa de guarnición y las brigadas de artillería. Reproduciendo los esquemas de comportamiento de la cascada del desprecio, cada una de estas clases profesionales defiende sus privilegios y trata de preservar su estatus singular, exagerando al máximo las diferencias con los grupos inferiores. A la par, todos ellos se esfuerzan por ascender y equipararse a sus superiores.

Existen buenos ejemplos a lo largo de la centuria de los intentos de algunos de estos grupos profesionales de despegarse de sus homólogos e inferiores, pero también de los esfuerzos por conseguir el ascenso y la mejora en el escalafón. En 1746, los maestros de jarcia de la Real Armada de la escuadra del Mediterráneo solicitaron se les declarase inmediatos sucesores de los contadores de navíos y, consecuentemente, se les concediese su ascenso desde la clase de oficiales de mar a la plana de la oficialidad mayor del buque. Querían ser asentados después de los mismos contadores y por delante de cirujanos y condestables. La razón de tal solicitud obedecía a que, estando embarcados, los maestros de jarcia solían suplir las funciones de los contadores cuando estos últimos caían enfermos, fallecían o escaseaban. La petición de los

ESCALA DE MANDO A BORDO DE LOS BAJELES DE LA REAL ARMADA. FINALES SIGLO XVIII



maestres no tuvo eco alguno en las altas esferas⁵. Otro de los cuerpos profesionales que a lo largo del siglo XVIII reclamó reiteradamente mejoras en su estatus profesional, incluso su integración en el Cuerpo de Oficiales de la Armada, con los privilegios y atributos anejos al mismo, fue el de los pilotos. Aunque sus solicitudes de equiparación a la oficialidad quedaron limitadas a casos excepcionales, en 1784 los pilotos fueron ascendidos desde oficiales de mar a la clase de oficiales mayores del buque y, junto con los cirujanos, obtuvieron el privilegio de uso de uniforme. Asimismo, para dignificar y dotar de mayor estimación social al Cuerpo de Pilotos de la Armada, se establecieron pruebas de limpieza de sangre para la entrada de aspirantes, exigiéndose que sus individuos mantuviesen una buena conducta y loables costumbres. Asimismo, en 1802 se prohibió la aplicación de castigos físicos a los pilotos, quedando sustituidos por los arrestos. El conjunto de todas estas concesiones trajo algunos beneficios al Cuerpo, al conseguir alejar a estos marinos de los estigmas de la baja condición social y de convivencia con las gentes de cuerda, situándoles en una posición más aceptable socialmente dentro de la escala de mando profesional⁶.

Conceptos tan importantes como el honor —sobre todo para la oficialidad—, o la honra de nacimiento, son frecuentemente esgrimidos como etiquetas diferenciadoras frente a las otras clases. Una vez embarcados, la posición de cada grupo profesional se hace claramente

patente en dos situaciones: el alojamiento y la distribución en ranchos. Ambas cuestiones tienen su relevancia a la hora de ordenar la vida a bordo y ponen de manifiesto el estatus de cada individuo: importa dónde se duerme y dónde se come, pero también al lado de quién se hace. El comandante del bajel está obligado a dar la mesa a sus oficiales, a la plana mayor del buque, a los guardiamarinas y al capellán, para lo cual estos individuos forman un rancho por separado. Por otro lado, la tripulación y la tropa hacen el rancho conforme a los siguientes criterios generales: los soldados se arranchan en cada mesa con un cabo de escuadra; los sargentos lo hacen con los soldados distinguidos y los condestables; los cabos de guardia, los gavieros, los bodegueros y los pañoleros forman dos ranchos por mitad en cada clase; los timoneles, los guardabanderas, los meritorios del pilotaje y los marineros aplicados se agrupan en otro rancho; los carpinteros, calafates y contra maestres, igualmente; los pajes lo hacen en otros dos o tres; el armero, el maestro de velas, el farolero, el buzo y el cocinero forman el rancho de oficiales de mar; el patrón de lancha se arrancha con los marineros asignados a los botes, y el resto de la marinería se divide en un número de ranchos igual al de cañones montados por banda, incluidos los del castillo y del alcázar. Una vez clasificados los ranchos por clases, se trata de equilibrar el elemento humano agrupando a los individuos de un mismo pueblo, y a los mozos con marineros de edad madura, para asegurar la buena policía del rancho. Nunca se mezcla a la gente de tropa con la marinería, y el trabajo de rancho es siempre temporal y rotatorio⁷.

Siguiendo el mismo patrón que en las comidas, el alojamiento de los individuos de un buque reproduce la división por clases profesionales utilizando un sistema de reglas perfectamente tasado, en el que los mejores alojamientos son disfrutados por los individuos situados en lo más alto del escalafón. En este aspecto, resulta significativa la reclamación que elevaron los maestros de jarcia en 1746, protestando porque habían sido desalojados de sus chazas, situadas en la banda de babor, por los condestables de las brigadas de Marina. El cambio de ubicación de los catres llevó al realojamiento de los maestros en una zona peor del buque, una decisión que interpretaron como una vejación para su categoría profesional. En este conflicto podemos apreciar cómo la clase de los maestros de jarcia se considera por encima de la de los artilleros, desgranando toda una serie de argumentos al respecto. Curiosamente, para despegarse de la baja estimación social que padece la gente de mar, los propios maestros argumentan que la voz «maestre» equivale a un guarda almacén de tierra y arsenales, y que las funciones de ambos —los de tierra y los de mar— son poco más o menos de la misma naturaleza. También esgrimen que a los maestros en las revistas de Marina se les trata con la misma voz y estimación que a los oficiales de guerra. Sin embargo, para los maestros de jarcia el condestable no es más que un sargento de artillería de tierra, y los artilleros unos meros operarios, equiparables a las demás clases de gentes de mar⁸. El enfrentamiento entre las dos clases profesionales revela una rivalidad entre sus miembros a la hora de conseguir preeminencias en el escalafón.

Como podemos apreciar, la vida a bordo de los buques de la Armada del siglo XVIII sigue un modelo jerárquico piramidal, una forma de organización en la que el sujeto está supeditado a un mando inmediatamente superior. Cada clase profesional se posiciona en un determinado nivel del escalafón, desplegando dos tipos de comportamientos: el intento de aproximación a los grupos de mayor prestigio social y el desprecio a los que se sitúan

en estratos inferiores. Además, las rivalidades entre unas y otras clases se materializan en frecuentes conflictos, agudizados por su desarrollo dentro del limitado flotante.

En resumen, a bordo de un bajel de guerra priman las relaciones basadas en la pertenencia a una de las clases profesionales de la Marina. Además de la identidad profesional, en la mar también cobra importancia otro tipo de vínculos, determinados por la clase social en la que se mueve cada individuo. Estas relaciones, basadas en la admiración, el respeto, la dependencia, el antagonismo, la rivalidad, la emulación o la supeditación vienen a reproducir esquemas de comportamiento estratificados de la sociedad española de la Edad Moderna.

Autoridad y justicia a bordo

Partiendo de que autoridad y justicia son caras de una misma moneda, la convivencia entre oficiales, marinería y tropa en los bajeles del Rey es posible gracias a la aplicación de un estricto código de leyes, que se apoya sobre un régimen sancionador especial, denominado fuero de Marina. El fuero militar no es nuevo en el siglo XVIII. La aplicación de leyes singulares y la existencia de jueces determinados en el ámbito castrense hunde sus raíces en el antiguo Imperio Romano. Las leyes militares son más severas que las civiles y sus penas y castigos resultan más gravosos porque así lo exige la constitución de este estamento, creado para mantener el buen orden y disciplina de sus miembros. En contrapartida, ese sometimiento a una legislación más rígida tiene su compensación en la existencia de toda una serie de exenciones y privilegios, de distinciones y premios — grados, pensiones, encomiendas, órdenes militares...— para los militares encargados de velar por la conservación y la seguridad de la Monarquía.

En la centuria del Setecientos, la nueva estructura orgánica de la Marina parte del modelo francés, que pivota sobre la existencia de dos grandes grupos: el Cuerpo Militar y el Cuerpo Político o, como se decía más comúnmente, el cuerpo de la espada y el cuerpo de la pluma. Los individuos que pertenecen al primer grupo son los oficiales de guerra, las compañías de guardias marinas, los batallones de infantería de Marina y las brigadas de artillería. En el segundo se encuentran los intendentes, los comisarios, los contadores, los tesoreros, los oficiales de contaduría, los contadores de navío y de fragata, los matriculados de mar, los miembros de la maestranza, los médicos, los cirujanos y los dependientes de hospitales. A todos ellos se les aplica el fuero de Marina. Sin embargo, como en toda regla general, existen excepciones que permiten extraer a los sujetos de la Armada de su fuero natural para ser juzgados por otras jurisdicciones. Se trata de delitos relacionados con el fraude de las rentas reales, el contrabando, la extracción o introducción en los reinos españoles de moneda, oro o plata, que conllevan la pérdida del fuero militar y la automática sujeción a la jurisdicción de Rentas. Además, el criterio del desafuero también rige para aquellos individuos de la Marina que roban en iglesias, provocan incendios, cometen asesinatos no estando de servicio o falsifican firmas⁹. En 1786, una Real Orden obligó a todos los individuos de la Matrícula de Marina a mostrar en la parte izquierda del pecho un escudo de grana bordado con un ancla para facilitar su identificación. Si el sujeto no llevaba este distintivo, luego no podía reclamar su pertenencia a la jurisdicción de Marina en caso de apresamiento por los empleados de otra jurisdicción¹⁰. Una última excepción la constituían los capellanes de mar, sometidos a la jurisdicción eclesiástica castrense ejercida por el vicario general de los Ejércitos¹¹.

A la hora de aplicar justicia a bordo de un navío, lo primero que se pregunta es quién es el penado. Existen dos niveles de individuos bien diferenciados: los oficiales del Cuerpo General de la Armada y el equipaje (oficiales mayores, oficiales de mar, marinería y tropa de guarnición). Los primeros gobiernan el buque y los segundos obedecen.

Los oficiales, desde el primer día de su embarco, están para tomar decisiones. Su posicionamiento en lo alto de la pirámide de mando implica un plus de responsabilidad, de moralidad y de ejemplaridad en sus actuaciones como servidores del rey. El honor de servir en su empleo les obliga a conducirse con arreglo a las más altas normas morales. El comandante de un bajel, como máxima autoridad a bordo, tiene a su cargo un variado elenco de obligaciones: la más importante, cumplir con las instrucciones que le han sido encomendadas, a las que se añaden otras muchas, como observar las propiedades del navío, verificar las faenas de maniobra o asumir su mando inmediato en situaciones de urgencia (tempestad, fuego, varada en la costa, combate...), inspeccionar los consumos a bordo, asegurarse de la efectividad de las guardias y rondas, reconocer la calidad de los víveres, otorgar licencias a la tripulación, controlar las patrullas en tierra y, por supuesto, impartir justicia. El comandante del navío es la máxima autoridad judicial cuando se navega. Las conductas deshonorosas y delictivas afectan negativamente a la disciplina, a la organización interna, a la eficaz ejecución de las funciones y, en definitiva, al prestigio y buen nombre de la Armada. Teniendo en cuenta el reducido espacio en el que conviven cientos de personas a bordo y la importancia de mantener la disciplina, hay ocasiones en que el comandante tiene que decidir de forma inmediata sobre el ajusticiamiento de un individuo. Lo hace porque así se lo indican sus ordenanzas y con un claro mensaje dirigido a la oficialidad y al equipaje: todo delito tiene sus consecuencias. De este modo, muchos se lo pensarán dos veces antes de vulnerar la ley.

A la vuelta de las campañas de mar, el comandante general del departamento de Marina examina los diarios de navegación de los oficiales embarcados, y recibe las quejas de la tripulación y de la guarnición sobre la navegación realizada. Si encuentra un motivo grave de incumplimiento de las ordenanzas, dará orden para la formación de un consejo de guerra, en el que siempre interviene un auditor. Como regla general, los oficiales que han tomado parte en un combate están obligados a presentar a su comandante general una relación circunstanciada sobre los hechos de la batalla. Si la máxima autoridad del departamento encuentra indicios de delito, igualmente ordenará la apertura de un consejo de guerra¹². Este tribunal representa una institución fundamental en la administración de justicia militar para los individuos de la Armada del siglo XVIII. El consejo de guerra está presidido por el comandante general del Departamento. Suele nombrar entre siete y trece oficiales del Cuerpo general —de entre las clases de capitán de navío y capitán de fragata—, que están obligados a formar parte del tribunal. Su exclusiva composición por miembros del Cuerpo General se basa en el criterio de que son los compañeros del Cuerpo los que poseen el conocimiento de la profesión.

Una vez decretada la incoación de proceso, el mayor general de la Armada cita para declarar a los oficiales testigos del delito, que prometen sobre su palabra de honor decir la verdad y relatan lo sucedido, contestando a las preguntas. El interrogatorio se

produce por separado, anotándose cada una de las declaraciones. Posteriormente, pasa a declarar el procesado bajo juramento de decir la verdad, y se le permite defenderse de las declaraciones testimoniales. Si así lo pide, puede nombrar a un defensor, que ha de ser otro oficial. Los testigos acuden a ratificar o, en su caso, a enmendar sus declaraciones, concluyendo con la firma de su deposición. El consejo de guerra se cierra con la lectura de la sentencia, que es leída por el mayor general. Todos los oficiales que deseen asistir, pueden hacerlo, e incluso se puede volver a llamar a los testigos para aclarar dudas. El procesado asiste al acto sentado y sin espada, y puede intervenir haciendo un breve alegato en su defensa. El tribunal procede a efectuar la votación, comenzándose por el oficial más moderno y terminando por el presidente. Si el procesado es condenado por mayoría de votos, será mantenido en prisión hasta que el rey resuelva sobre el proceso, con la aprobación o modificación de la pena impuesta.

Los comandantes de las escuadras también poseen la facultad de abrir consejo de guerra para juzgar la conducta de un oficial, si cuentan con el suficiente número de oficiales a bordo para la formación de tribunal. Si no es así, entonces se limitan a tomar informaciones y reservan su examen para el regreso al departamento, entregando las actuaciones al comandante general.

La formación de un consejo de guerra a un oficial se produce únicamente en los casos de comisión de delitos o faltas de gravedad. Los más frecuentes se relacionan con las navegaciones y las operaciones de guerra en tierra y mar, por ejemplo, la pérdida del mando de un bajel, la rendición al enemigo, un naufragio o accidente acaecido en el buque, la separación definitiva del bajel respecto de la formación cuando se navega en convoy, una arribada en contra de las instrucciones impartidas, sucesos de desarbolos, abordajes... Pero los consejos de guerra también se forman cuando el oficial ha faltado gravemente a las obligaciones de su empleo, ha desobedecido a un superior o ha demostrado una mala conducta con respecto a sus subalternos.

¿Qué criterios manejan los juzgadores a la hora de graduar la gravedad del comportamiento de un oficial? Los conceptos del honor y de entrega total cuando se está al servicio del rey presiden cada uno de los actos de la oficialidad. La cobardía y la negligencia demostradas tienen un coste muy alto. Cuando se manda un bajel armado en guerra, el oficial debe siempre defenderlo en proporción a sus fuerzas y en correspondencia con las del enemigo atacante. Si la defensa de su navío resulta corta o realiza una entrega indecorosa y sin acuerdo de su oficialidad, puede ser condenado hasta con la pena capital. Todos aquellos oficiales que han participado en la entrega inaceptable de su bajel han de responder por sus actos. La ley incluso permite al segundo de a bordo rebelarse contra las órdenes de su comandante, si estas contradicen los criterios normales de defensa —eximente a la obediencia debida—, e incluso prender a su superior para poder continuar el combate¹³. Pero si el barco se ha perdido porque sus oficiales y/o equipaje se negaron a seguirle, porque algún oficial arrió la bandera sin su permiso o porque la gente del navío no quiso mantenerse en sus puestos, entonces el comandante quedará libre de cargo y los culpables serán procesados. El comandante del bajel también sabe que si su navío queda varado por accidente en la costa y, después de poner a salvo en tierra a su tripulación, no puede defenderlo de los enemigos, deberá pegarle fuego para

impedir su captura. Si, por el contrario, tiene capacidad para organizar la defensa de su buque accidentado, actuando desde tierra ayudado por su equipaje, o gracias a fuerzas de socorro extraordinarias, deberá intentar salvarlo por todos los medios.

En caso de combate, el abandono del puesto conlleva la automática pérdida del empleo y la imposibilidad de volver a entrar al servicio del rey. Pero si, además, el abandono se ha hecho con intención maliciosa, o ha sido la causa de la pérdida de la función, el oficial será sentenciado a muerte. Junto a los enfrentamientos armados, uno de los motivos más comunes en la formación de los consejos de guerra es la pérdida del bajel. Cuando se demuestra que el oficial al mando desoye los prudentes consejos de sus subalternos, o que conscientemente ha procurado la destrucción de su barco, no hay perdón para tan ignominioso comportamiento. Si, al contrario, se prueba que obró con ignorancia, omisión o negligencia a la hora de cumplir con su obligación, entonces la pena se atenuará conforme a las circunstancias del caso. Y si el oficial actuó correctamente, y el resultado fue irremediable, quedará libre de cargos.

También acarrearán graves sanciones para un oficial conductas como el desamparo del bajel después de varado sin haber intentado el salvamento de sus armas, pertrechos y municiones, o el abandono de su tripulación. El consumo irracional de víveres o géneros, así como su utilización para uso personal pueden dar lugar a la formación de un consejo de guerra, si estos actos han causado el atraso o el malogro de la expedición. Cuando los daños son solo materiales, el oficial deberá abonar el 3% del valor de los géneros perdidos o el 6% si reincide en su comportamiento.

El principal objetivo de la navegación en conserva es mantener unida la formación hasta su arribada al lugar de destino. Cualquier decisión que suponga la separación del cuerpo de escuadra u origine el desamparo de una o varias embarcaciones dará lugar a un consejo de guerra. La falta de comunicación entre las distintas embarcaciones mediante señales, especialmente cuando se prevé algún riesgo inminente o se avistan enemigos, es de extrema gravedad. La proporción de la culpa se gradúa en función del tipo de dolo atribuible al autor de los hechos. Los mismos principios se aplican para casos como el del oficial que incumple las instrucciones de escoltar un navío maltratado para dejarlo en condiciones más seguras, o el del que se niega a socorrer a un navío de guerra del rey, sin que ello le haya de perjudicar en la navegación o en el cumplimiento de su misión.

Los abordajes fallidos de bajeles de guerra o de embarcaciones particulares realizados por culpa de maniobras defectuosas o con ánimo deliberado conllevan la privación del mando, la suspensión o la pérdida del empleo. El descuido, la falta de supervisión del armamento del buque o el no tener el navío debidamente preparado para hacerse a la mar al mismo tiempo que lo hace el comandante son comportamientos negligentes que pueden ocasionar graves perjuicios económicos y estratégicos a la Armada. Tampoco debe olvidar el oficial la prohibición de abrir antes de tiempo las instrucciones que se le han dado para cumplir una misión o la de revelar información sobre su contenido que pueda malograr la expedición.

El trato con el enemigo responde a un código de reglas presididas por el honor y el respeto, pero, aun así, el oficial tiene terminantemente prohibido comunicarse con el contrario y

revelar información sobre el servicio sin expresa orden o noticia de su comandante. Por supuesto, el suministro de información a través de señales, dando cuenta del estado del bajel o de la escuadra, equivale al destierro a un presidio. Si el oficial pierde la oportunidad de embarcarse en el bajel de su destino y queda en tierra por negligencia, es suspendido de su empleo. Pero si este incidente tiene lugar en tiempo de guerra, o en una situación de urgencia en la que se pretende atacar al enemigo, el oficial perderá su empleo.

Los oficiales de la Armada deben ser especialmente cuidadosos a la hora de contraer matrimonio. Están obligados a informar sobre la persona con la que pretenden casarse y justificar su calidad. Si no cuentan con el permiso del rey, pueden perder el empleo. La misma política se aplica a sargentos, cabos de escuadra, tambores, soldados de batallones, condestables, cabos y artilleros de Marina. A los jóvenes y a menudo fogosos guardiamarinas les está prohibido contraer matrimonio, bajo pena de exclusión pública del servicio en presencia de toda la compañía. Los frecuentes conflictos entre las autoridades de Marina y la Iglesia obedecen a los casamientos celebrados de buena fe por párrocos entre jóvenes guardiamarinas y muchachitas enamoradas, a espaldas de familias y autoridades¹⁴.

Un tipo de delito común a bordo de los bajeles de guerra es el castigo físico desproporcionado. Las ordenanzas dejan muy clara la importancia del buen trato al equipaje, usando de la autoridad, pero con la estimación y atención que cada empleo se merece. Ordenan a los oficiales que no se dirijan a sus oficiales mayores, oficiales de mar, marinería y tropa con injurias ni tratos vejatorios y, como elemento esencial para mantener el respeto, deben mostrar y exigir la decencia en la vestimenta. Estas loables premisas basadas en el respeto y en la responsable actuación de los mandos suponen un importante avance en la profesionalización de la carrera de los oficiales de la Armada del siglo XVIII. Pero en ocasiones también asoma una realidad en la que los mandos utilizan la violencia sobre sus inferiores como medio para imponer su autoridad¹⁵.

Existe una orden que prohíbe castigar a los condestables de artillería con espada o palo. La utilización del palo con los cabos o artilleros debe quedar reducida a casos muy particulares¹⁶. Lo mismo rige para la oficialidad de mar: no se les puede castigar con palo, tampoco ultrajarles de palabra u obra, pero sí aplicarles cepto con grillos u otras mortificaciones¹⁷.

Casos como, por ejemplo, el del teniente de Batallones Fernando Gamero, que en 1740 dio una somanta de palos al contraamaestre del arsenal José Tuy, con la excusa de haber realizado mal una faena de reparación en la fragata *Aurora*¹⁸. O el del joven alférez de fragata Manuel de Padilla, que insultó y apaleó al segundo guardián del navío *El Constante*, Jaime Oliver, a propósito de una maniobra de aferramiento de la cebadera, arrestándolo de cabeza en el cepto. El guardián Oliver se quejaba amargamente de la inexistencia de causa justa para su castigo, y de la vergüenza que le provocaba el padecimiento y ultraje sufrido delante de sus camaradas. El oficial Padilla fue arrestado en el castillo de Santa Ana, a la espera de ulteriores actuaciones¹⁹. El caso acaecido en la escuadra del comandante general Juan José Navarro y Viana, fondeada en el puerto de Tolón en 1742, nos muestra que a veces la justicia terminaba brillando sobre los

abusos perpetrados por oficiales. El teniente de navío Carlos de la Villa había apaleado y puesto de cabeza en el cepo al maestre de jarcia Miguel Gutiérrez a causa de un alboroto producido entre este último y un armero, un alboroto «que le había irritado». A pesar de los memoriales de súplica del oficial, el rey confirmó la sentencia de privación de su empleo «para contener estos hechos opuestos a la distinción con que tiene mandado S. M. sean tratados los dependientes del Ministerio»²⁰.

Un último bloque de delitos en los que se ven envueltos algunos oficiales de la Armada del siglo XVIII guarda relación con el contrabando y las prácticas fraudulentas, que sobre todo tienen lugar en el marco de la Carrera de Indias. Los viajes de los marinos de guerra a América se ofrecen, en el caso de la gran mayoría de la oficialidad, como buenas oportunidades para mejorar los salarios, y para unos pocos, dispuestos a transgredir la ley, como tentadoras ocasiones para la introducción y extracción ilegal de oro, plata, tabaco y otros productos cotizados en el mercado americano. Las ganancias extras vienen a aliviar en parte los bajos niveles salariales y la falta de regularidad en sus pagos. La sustanciación de causas contra oficiales por fraude y contrabando se hace con escasa publicidad y tratando de evitar críticas al Cuerpo General de la Armada. A lo largo de la centuria se suceden numerosos conflictos entre los marinos de guerra y los empleados de la Real Hacienda a causa de la lucha contra el contrabando en los espacios portuarios y durante la navegación. En este largo recorrido, la progresiva renuncia a la obtención de beneficios económicos extraordinarios ajenos a la profesión militar redundó en un considerable avance hacia la profesionalización de la carrera del oficial de guerra²¹.

Independientemente del régimen sancionador que regula la actividad de los oficiales del Cuerpo General de la Armada en el siglo XVIII, su conducta también es examinada de forma paralela por las autoridades. Por ejemplo, en las Juntas de Dirección del Departamento los diarios de navegación de la oficialidad son revisados a la vuelta de las campañas. A ello se suma la constante labor de vigilancia que ejercen los altos mandos —capitán general de la Armada, comandantes de departamento y de escuadras— sobre sus subalternos. Y sin olvidar el informe de distinción —documento fundamental sobre el que se basa la política de promoción de grados en la Armada—, que detalla el comportamiento de cada oficial en las campañas y expediciones.

Hemos podido comprobar que en el código militar, junto a la disciplina y el respeto a los jefes, el honor es la piedra angular sobre la que se apoya la actuación de un oficial de la Armada. El mayor de los males que le puede suceder es la pérdida del honor, o lo que es lo mismo, la disminución de la dignidad, de la estima y del respeto del resto de la sociedad hacia su persona. El mundo castrense es una escuela del honor. Engrandecer esta cualidad resulta imprescindible cuando uno sirve al rey. Pero, como sostiene Andújar Castillo, cualquier referencia a la ideología del militar ha de pasar indefectiblemente por una directa alusión a la ideología nobiliaria, como base esencial de la composición de la oficialidad. En el código de honor nobiliario rigen los principios de lealtad, fidelidad y obediencia hacia el superior a partir de esquemas reproducidos de la sociedad estamental, destacando sobre todos ellos la conciencia de condición jurídica y social de privilegiado, plenamente diferenciada de aquellos que no son «puros e ilustres de sangre»²².

Por eso, cuando se imparte justicia, los oficiales se benefician de su origen noble: nunca reciben castigos físicos ni tormento, y son encerrados en lugares separados y distintos del resto del equipaje. El empleo de la violencia física con los nobles penados es inconcebible. Supondría un plus de vergüenza sobre su persona. No pueden ser condenados a azotes, galeras, vergüenza pública o mutilaciones, ni tampoco se les puede aplicar la pena de muerte en su versión más deshonrosa, como es el ahorcamiento²³.

El otro mundo pertenece a una clase social de segunda categoría, el de la gente de mar y tropa. Sus individuos tienen otra «calidad», que les convierte en reos receptores de un régimen sancionador más duro. El castigo típico de la marinería es el azote sobre un cañón, o como se dice comúnmente, «dar un cañón». El de la soldadesca, las carreras de baquetas, un castigo puramente militar del que se halla excluida la marinería²⁴. El cañón se da con un rebenque o mojel —cabo trenzado— de medio grosor, pero nunca con badernas gruesas, como podrían ser las bozas de cables u otros cabos empleados para usos de mucha fuerza. Aquel marinero que se niega a atar al delincuente o a tomar el rebenque para azotarle sabe que le espera la misma mortificación que el penado. El castigo se ejecuta en presencia de un oficial y de todo el equipaje, con asistencia de la guardia con las armas al hombro. Para las carreras de baquetas, la tropa emplea los correajes de sus fusiles. Unos treinta hombres forman dos filas o un círculo, en presencia igualmente de un oficial y del resto de individuos²⁵.

Para que sirva de aviso, las autoridades de la Armada mandan pegar al palo mayor un papel en el que se especifican los delitos y sus respectivas sanciones. El problema es que la mayoría no sabe leer. Por eso, en los días de fiesta, al acabar las faenas de limpieza, se convoca a la tripulación y a la guarnición encima del alcázar, antes o después de la misa, para leer las ordenanzas. Concretamente los delitos y las penas que le esperan al que ose transgredir la ley. Su lectura se hace lenta y pausadamente, de forma inteligible, imponiéndose el silencio general. De esta manera las autoridades pueden declarar inválida una potencial alegación de ignorancia de la ley al cometerse un delito. Si la tripulación es nueva, las ordenanzas se leen con mayor frecuencia. Asisten a este acto marinería, guarnición, pilotos, oficiales de mar, sargentos, cirujanos, dependientes de víveres, criados de oficiales y cualquier persona que viaja a bordo como pasajero. El acto se reviste de una cierta solemnidad con la formación de una guardia en la banda de estribor, que consigue reforzar la sensación de respeto y atención a la ley. Los pilotos, cirujanos y oficiales de mar tienen su lectura específica de las obligaciones que les atañen, y se agrupan por separado en el alcázar o en la toldilla, con presencia del oficial de guardia. Cuando los barcos están fondeados en puerto o la maestranza vuelve a los arsenales, se mantiene la misma política de lectura de las leyes penales y se fijan por escrito en los lugares públicos para conocimiento general²⁶. Además resulta frecuente que los comandantes publiquen bandos para prevenir la comisión de ciertos delitos. Su publicación también se reviste de la necesaria formalidad con la ronda que hace el mayor general, pasando a bordo de cada navío, convocando a la tripulación y leyendo en voz alta su contenido, posteriormente repetido por un tambor. El acto termina con la fijación de una copia al pie del palo mayor²⁷.

En la Marina todo el mundo sabe que la subordinación y la obediencia de los inferiores con sus superiores es el principal fundamento de la disciplina militar. Por eso, cuando esta máxima se incumple, merece la pena más grave, la de muerte. En este tipo de delitos siempre conoce el consejo de guerra, aunque se trate de una pequeña falta de obediencia. En tal caso, el tribunal tiene la potestad de minorar la sanción: desde un simple castigo corporal a la pena de galeras, o el destierro a un presidio o a un arsenal. Los jóvenes guardiamarinas, aprendices de oficiales, también deben ser obedecidos si se embarcan como oficiales habilitados²⁸. El marinero que osa levantar la mano o dar un golpe a un cabo de guardia o al cabo de su rancho es inmediatamente castigado con veinte palos y destinado durante ocho días a la limpieza de la proa, y sin ración de vino²⁹. En ocasiones, los castigos de insubordinación se ejecutan con un chicote o rebenque — un cabo de media vara de largo—, pero la ley manda evitar los abusos en el empleo de esta mortificación, reduciéndola a casos de desórdenes o, sencillamente, para avivar a los perezosos, a modo de «mera corrección»³⁰.

El cumplimiento de las órdenes resulta de especial importancia a la hora de hacer la guardia. Si hablamos de la tropa, deberá permanecer a la orden de sus oficiales, sobre el combés o debajo del alcázar. Cuando llega la noche, puede descansar debajo del alcázar, pero sin desnudarse, para poder tomar las armas sin dilación ante cualquier suceso. Las guardias de la infantería de Marina se realizan sobre el combés, el pasamanos o el castillo de proa. De noche se duerme debajo del alcázar, o alrededor del cabrestante, con permiso para deshacerse de las casacas si aprieta el calor veraniego³¹. El centinela que abandona su puesto sin orden del cabo de escuadra está expuesto a recibir la doble condena de ser pasado por las baquetas, más cuatro años de estancia en un arsenal. Si su abandono se demuestra malicioso, con la intención de facilitar la desertión o un grave desorden, será pasado por las armas. La obligación del centinela también es la de dar inmediato parte al cabo o sargento de guardia si alguien se arroja al agua, decide desatracar la embarcación sin orden del oficial, sacar pertrechos, municiones u otros géneros del bajel, o salir del navío sin licencia del oficial. El centinela puede alertar a sus superiores disparando su arma. Aquel que se quede dormido cuando se llegue a tierra de enemigos sabe que sus próximos diez años los sufrirá en las galeras³².

La desertión es un problema contra el que luchan los ejércitos desde su nacimiento. Hasta la segunda mitad del siglo XVIII, abandonar la compañía o brigada de artillería sin licencia superior, aunque sea para sentar plaza en otra o entregarse a un empleo en el Real servicio, implica ser pasado por las armas. Sin embargo, existen algunas atenuantes a la aplicación de la pena máxima: si el soldado desertor justifica que su capitán no cumplió lo que se estipuló cuando tomó partido, solo cumplirá pena de galeras u otra sanción decretada por el Consejo. Este criterio queda en parte dulcificado desde 1778: si bien se mantiene la aplicación de la pena capital en tiempo de guerra o cuando se esté embarcado, los que abandonan su puesto en la Marina y en el Ejército estando en puerto, plaza de mar o de guerra se les aplica prisión, más la pena de cumplir unos años de servicio en el Cuerpo al que se pertenece. Por supuesto, el auxilio a desertores o prófugos también es duramente condenado hasta con la privación del empleo³³.

La importancia de las maniobras bien ejecutadas para la seguridad del bajel y equipaje se demuestra con las graves penas impuestas en caso de una mala faena marinera. El contra maestre que recibe orden de aprontar anclas y cables a la entrada de un puerto peligroso o con mal tiempo, y no la ejecuta correctamente, puede ser condenado a muerte cuando de resultas se ha perdido el bajel. Si como consecuencia de este suceso queda la nave con avería, el oficial de mar será condenado a trabajos en el arsenal por diez años. Pero cuando lo que se está juzgando es un intento de sabotaje, o una acción ejecutada con dolo, como pudieran ser casos en los que se cortan los cables para que el bajel se pierda, se manipulan maliciosamente los cabos principales mientras el navío se halla en combate o se da barreno a la embarcación, entonces las consecuencias serán de extrema dureza. El autor y sus cómplices son pasados por debajo de la quilla del navío, tras la sentencia del consejo de guerra. Por otro lado, la ejecución de faenas importantes, como cuando el navío se leva, da fondo o se amarra, o cuando existe peligro a causa de un temporal o un accidente, o bien cuando se ordena zafarrancho de combate, en todas estas ocasiones se requiere la participación de todos los oficiales y tripulaciones, como si estuviesen de guardia en el puesto. Si un marinero falta en alguna de estas circunstancias, o ya sea en las guardias ordinarias, se le colgará durante toda la guardia siguiente sobre un estay, con dos palanquetas atadas a los pies³⁴. Como es lógico, en caso de combate, cada individuo deberá permanecer en su puesto y obedecer las instrucciones recibidas. Está prohibido esconderse y la cobardía se paga con la muerte³⁵.

El fuego es el mayor enemigo de un barco, aunque esté rodeado de agua. Su principal componente es la madera, mezclada con brea, un material extremadamente inflamable. Además, el pañol de la pólvora, la santabárbara, es como una bomba sin mecha encendida. Existen reglas muy estrictas acerca de dónde y en qué condiciones se puede encender fuego. Sobre todo en la primera mitad de siglo, la existencia de numerosos hornillos para la cocina de los ranchos, a menudo no suficientemente controlados, son el origen de más de un incendio. Solo se puede fumar tabaco en el combés y en el castillo, con una pipa bien tapada con capillo. Pero, navegando con mar recia, solo se permite hacerlo debajo del castillo, sobre tinas de agua. Los cigarros de papel están prohibidos. El incumplimiento de estas normas cuando se navega implica castigos muy duros. Las penas se reducen sensiblemente si las faltas se han cometido en puerto —quince días a pan y agua, limpieza general del barco sin grillete durante ocho días, con privación de vino—. El poseedor a bordo de instrumentos para encender fuego —eslabón, yesca o piedra—, o el que maneja géneros de fácil combustión sin orden superior, irá un año a arsenales o a servir en un navío de guerra sin sueldo ni ración de vino. No se puede iluminar fuera de los faroles autorizados. Las luces ordinarias que se mantienen encendidas por la noche son el farol de la puerta de cada cámara, el de la puerta de la santabárbara —con especiales medidas de seguridad—, el farol situado hacia la medianía del navío, el de la proa de cada entrepuente y el de debajo del castillo si se está en puerto. Además, se utilizan faroles de mano para las faenas de bodega, despensa y pañoles, que son diariamente reconocidos por el sargento de guardia. Si se descubre a un oficial de mar o a un sargento con luz fuera de farol será despojado de su empleo y obligado a servir plaza de grumete o soldado. Los llamados centinelas de fogones o de luces que permiten desórdenes con el manejo

de fuego serán enviados a galeras. Si el cabo de escuadra de luces es descubierto llevando alguna a la bodega, a la despensa o a cualquier otro lugar del navío sin orden superior, o si las maneja sin cuidado, penará cuatro años en las galeras³⁶.

Las medidas de seguridad deben extremarse al máximo cuando se trata de manejar pólvora en un buque o arsenal, lugares en los que una explosión podría fácilmente contagiarse a otros navíos y depósitos o almacenes. Una vez entra el buque en el arsenal se procede a baldear el pañol de la pólvora con abundante agua para eliminar y desactivar cualquier resto de este material. A partir de 1783 se prohibieron los baldeos porque pudrían las maderas de los buques de guerra y se decidió incorporar a los pañoles de pólvora planchas de plomo para reducir el riesgo de incendio. Las inspecciones relacionadas con la pólvora se hacen de continuo, y el comandante del arsenal informa periódicamente de los reconocimientos realizados al comandante del Departamento. El pañolero, condestable u oficial que por negligencia deja u olvida sacos o cartuchos de pólvora, cumplirá su castigo en el presidio. Si las cantidades encontradas son considerables, o se han descubierto en distintos lugares, el asunto se pasa al consejo de guerra, para que éste decida³⁷.

Tampoco se perdonan casos de manipulación de víveres o vaciados de la aguada del navío hechos con mala fe que puedan provocar enfermedades en el equipaje o el atraso de la expedición. El consejo de guerra decide el castigo correspondiente³⁸.

A veces se consigue olvidar la dureza de la vida a bordo si queda un rato para el entretenimiento. El problema es que no todos los juegos están permitidos. Los de azar o envite, los dados y la taba están prohibidos. Las sanciones son pecuniarias y las cantidades recaudadas se emplean en la compra de verduras y productos frescos para los calderos de tropa y marinería. Solo se permiten juegos de cartas realizados como mera diversión, en los que las multas sean honestas o con un cortísimo interés, sin que el perdedor se vea comprometido con deudas ulteriores. Los sitios en los que se permiten estos desahogos están en el alcázar, el castillo y el combés, con permiso del oficial de guardia, pero nunca en los entrepuentes ni en los alojamientos. A los marineros fulleros y tramposos, a los que son descubiertos con dados o naipes marcados y a los tahúres se les azota con treinta o cuarenta rebencazos sobre un cañón, o se les castiga con dos o tres carreras de baquetas si son soldados³⁹. Como se puede imaginar, es fácil que estos entretenimientos acaben en peleas e insultos. A los blasfemos se les pone una mordaza u otra señal infamante y se les retira la ración de vino durante un mes. En caso de reincidencia, se les atraviesa la lengua con un hierro ardiendo y se forma un consejo de guerra. A los que injurian o mencionan el nombre de Dios, de la Virgen o de los Santos, les esperan doce o veinte palos, según la entidad del desacato. Si la blasfemia es muy escandalosa, el castigo físico sube a veinte palos y cuatro horas de mordaza encima del cabrestante del castillo, a la espera de la pena que dicte el consejo de guerra⁴⁰.

Juego de baraja española

Principios del siglo XIX
Fábrica de Félix Solesio e hijos
Papel estampado. 9,3 x 5,9 cm
Museo Naval. Madrid
MNM 2435

 [VER IMAGEN](#)

Los que fomentan riñas o pendencias también reciben su castigo, a discreción del capitán. Si el altercado cobra gravedad, permanecerá en el cepo con grillos, hasta que se celebre el consejo de guerra, pero si se convierte en el origen de un motín, la sentencia será a muerte⁴¹. La sedición a bordo está castigada con la pena capital. Los oficiales deben intervenir rápidamente para atajar la revuelta. Los que se resistan lo pagan muy caro. Los instigadores son ahorcados, y a los que hagan uso de las armas se les corta la mano. Las situaciones de descontento deben ser evitadas. Por eso, los oficiales han de escuchar con la máxima atención y voluntad de arreglo cualquier protesta que le sea elevada desde las clases inferiores, bien se trate de pagas, de agravios o de extorsiones. Los cómplices de amotinamiento también son ajusticiados, aunque en este caso el azar se convierte en un factor de vida o muerte. Los colaboradores echarán a suertes cuál de ellos ha de ser ahorcado. Si el bajel navega suelto o en una situación de urgencia, como es estar a la vista del enemigo, y el comandante se ve precisado a dar un rápido castigo ejemplarizante ante el resto del equipaje, lo hará, formando consejo de guerra integrado por todos los oficiales del navío pertenecientes al Cuerpo General⁴².

Los robos también son frecuentes a bordo. Cuando este delito se comete en tierra y lleva aparejada la muerte de un individuo, la justicia ordinaria tiene la potestad de descuartizar al reo. Los robos a bordo acaban en seis carreras de baquetas y en azotes sobre un cañón, dependiendo de la clase del individuo. Si el objeto sustraído no aparece, el reo es condenado a servir durante toda la campaña con un grillete, y se le descuenta su valor del sueldo cobrado en el primer pago. Al que roba víveres o barrena pipas de vino, le espera lo mismo, más el abono de los daños que ocasione. Los robos en tierra a paisanos se castigan con azotes y condena a galeras. Aquellos que reinciden terminan en los arsenales de Marina. Para evitar el latrocinio cuando el barco naufraga, o cuando después del naufragio se hace pillaje con los efectos arrojados por el mar a la playa, las penas se endurecen hasta la horca. Los robos en arsenales constituyen un largo capítulo en la historia de los delitos cometidos contra los bienes de Su Majestad. Su regulación es amplia y severa, y las penas se equiparan a las que corresponden a las sustracciones cometidas a bordo, porque todo arsenal de Marina se considera un navío armado. Cuando la sustracción es de poca importancia, el condenado es expuesto a la pública vergüenza, sujeto a una argolla en la puerta del arsenal, con el cartel de robo al cuello. Si lo que ha desaparecido es de mayor entidad, se *le da un cañón* en presencia de todos, y queda despedido del servicio⁴³.

Los delitos de lesiones a bordo se castigan con la pena de muerte, independientemente de que la víctima resulte herida o fallezca. A partir de 1770, la pena se reduce a diez años de presidio cuando el herido no fallece como consecuencia del lance. La exhibición de cuchillo u otra arma navegando, con la intención de herir, se condena con trabajos de seis años en el arsenal. Los marineros y gente de mar están autorizados a usar para sus maniobras a bordo cuchillo con punta, que llaman flamenco, u otros semejantes. Pero, si bajan a tierra, no pueden llevarlos y se convierten en contraventores de la ley que impide el uso de armas prohibidas⁴⁴.

La embriaguez se castiga con cepo de cuatro días y condena a pan y agua. Al reincidente se le retira la ración de vino hasta que muestra haberse corregido, pero mientras eso

ocurre, se le dan seis zambullidas en el agua desde el penol de la verga mayor⁴⁵. La venta a bordo de tabaco, naipes, aguardiente, vino, comestibles o el préstamo de dinero quedan prohibidos a la gente de mar y de tropa, bajo pena de confiscación de los bienes incautados y ocupación de la plaza sin sueldo durante un año. En caso de reincidencia, se produce la degradación del individuo a la clase de grumete o soldado⁴⁶.

La lucha contra el fenómeno del contrabando y el régimen sancionador aplicable no consiguen eliminar unas prácticas que desbordan los limitados medios de las autoridades. El contrabando prolifera sobre todo en los viajes de los buques de S. M. a América, donde siempre se encuentra comprador o vendedor para el producto que se ha conseguido sacar fuera de los ojos de los empleados de la Real Hacienda⁴⁷.

La convivencia durante un largo tiempo de un elevado número de individuos a bordo, sin la posibilidad de tener contacto con mujeres —estas no pueden navegar en buques de guerra, salvo que vayan como pasajeras—, propicia las relaciones sexuales entre algunos individuos del equipaje⁴⁸. Si bien el delito de pecado nefando no aparece expresamente regulado en las ordenanzas de la Armada, sí se alude a los individuos que se vean envueltos en acciones torpes o escandalosas, a los que se les castiga con cien azotes sobre un cañón, si es marinero, o con ocho carreras de baquetas, para los soldados. Además, cumplirán la obligación de limpiar la proa con un grillete durante seis meses⁴⁹. Los niños y adolescentes que navegan en los buques de guerra como pajes son el eslabón más débil en la escala profesional de la Armada. La situación de desamparo total de estos muchachos les expone a los abusos de los adultos que, además de su experiencia, a menudo hacen valer su superioridad jerárquica para conseguir servicios sexuales. De ello son bien conscientes las autoridades, que encargan a los marineros veteranos de confianza el cuidado y enseñanza a los chicos de las buenas costumbres, tanto a la hora de los ranchos como cuando se realizan las faenas de limpieza del bajel. Pero son en realidad los capellanes los que moralmente hacen de guías de estos muchachos. Por medio de la educación cristiana, les advierten de los «vicios y atropellamientos» y les alejan del maltrato⁵⁰. Los capellanes son denominados maestros y directores espirituales y, como tales, tratan de encauzar a los jóvenes en las santas costumbres. Las medidas diarias que adoptan consisten en evitar que los pajes duerman en las bitas, sino junto al cabrestante, bien a la vista, para evitar que marineros o soldados descansen junto a ellos, o que puedan hacerse visitar en sus dormitorios a deshoras. Tampoco permitirán las visitas a los entrepuentes o al combés, e intermediarán en los ajusticiamientos en los que se vean envueltos los pajes, con la intención de evitar que el castigo exceda al delito y a las «fuerzas de su edad»⁵¹. La frágil situación de estos muchachos pone de manifiesto cómo la superioridad de rango puede conseguir la subordinación sexual del más débil frente al más poderoso.

Para mantener las buenas costumbres y la vida cristiana del equipaje, la rigurosa exigencia de culto a la religión se manifiesta en la obligación de oír misa los días de precepto, y el rezo todos los días del rosario, además de otras oraciones comunes. Las ausencias de estos actos se castigan con mortificaciones, y la falta de la reverencia debida, con quince días de limpieza de la proa y privación de la ración de vino. También los capitanes y oficiales están obligados a asistir a los rezos y prácticas doctrinales, salvo que queden excusados por las

obligaciones del servicio⁵². Ocultar la verdadera religión se pena con la muerte, si bien en la segunda mitad de siglo se atemperó la pena, incluso hasta su anulación si el delincuente se delataba antes de ser descubierto su secreto. Ese fue el caso de un soldado de los batallones de Marina que confesó ser protestante para abjurar de sus errores y convertirse al catolicismo. El rey le perdonó después de haber escuchado al consejo de guerra⁵³.

La vida en un barco no cabe en ningún libro, y menos en un puñado de páginas. Cualquier intento en este sentido significa caer en una simplificación que aquellos hombres no merecen. Las relaciones jerárquicas a bordo de un bajel de guerra entre individuos con distintas profesiones se entrecruzan con la creación de vínculos sociales, en los que el origen social resulta determinante: admiración, rivalidad, competencia, conflictos, supervivencia, camaradería, venganzas, miedo, honor, enfermedades, ambición, subordinación, castigos, hacinamiento, violencia... Hombres forjados en una vida dura, de salitre y sucesión de campañas. La rigurosidad en la obediencia y la severidad de los castigos son las claves para asegurar la arribada a puerto. La exigencia del servicio al rey así lo requiere.

¹ Ordenanzas Generales de la Armada Naval (en adelante, OGA 1793), tomos I y II, Imprenta Real, 1793.

² Juan José Navarro, *El Capitán de Navío de Guerra instruido en las ciencias y obligación de su empleo. Tomo Segundo. Dedicado al Príncipe N.º Señor, por mano de Don Joseph Patiño, del Consejo de SM y su secretario en el Despacho de Indias y Marina, por el The Coronel Dn Juan Joseph Navarro, Alférez de la Compa de Cavalls Guardias Marinas. En Cádiz, año de 1725.* Archivo Museo Naval (AMN), ms. 604, fol. 59.

³ *Ibid.*, fol. 53.

⁴ OGA 1793, tomo II, tratado quinto, tít. primero, art. 149. Las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748 (OGA 1748) prevenían contra la costumbre de familiarizarse «en demasía» los condestables o cabos con los artilleros, prohibiendo actitudes como el uso del «tú», la entrada en tabernas públicas con artilleros, compartir juegos de naipes o dados, bajo sanción de deposición del empleo y rebaja del grado a ayudante de brigada. Tomo II, tratado nono, tít. sexto, art. XVI.

⁵ AGS (Archivo General de Simancas). Ministerio de Marina (MM.), leg.143. Representación de los maestros de jarcia —sin fecha—. Hacia 1746. El secretario de Marina, el marqués de la Ensenada, respondió «Que en las ordenanzas de Marina, que se están haciendo, se les colocará en la clase que les corresponda». 3 de septiembre de 1746.

⁶ En relación con el desarrollo del Cuerpo de Pilotos en el siglo XVIII y la consideración socio-profesional de sus miembros, vid. García Garralón, 2012: 206 y ss. Respecto a la formación de pilotos para la Carrera de Indias y el desarrollo experimentado por esta clase profesional, vid. García Garralón, 2005.

⁷ OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. primero, arts. 1 y ss.

⁸ AGS. MM., leg. 143. Representaciones de los maestros de jarcia de la Real Armada. Sin fecha. Hacia 1746.

⁹ (Colón, 1788: t. I, 137 y ss.).

¹⁰ *Ibid.*, pp. 138 y ss.

¹¹ *Ibid.*, pp. 244 y ss.

¹² La sustanciación de causas a oficiales de guerra de la Armada se regula en las OGA de 1748, tomo I, tratado quinto, tít. quinto, arts. I y ss.

¹³ OGA 1748. Tomo I, tratado 5.º, tít. quinto, art. XVIII.

¹⁴ (Colón, 1817: t. IV, 384-385).

¹⁵ Por desgracia, el estudio del régimen jurídico y disciplinario de los individuos de la Marina del siglo XVIII se hace harto difícil debido al incendio que en 1976 devoró en su totalidad el Archivo de la Zona Marítima del Estrecho. Este archivo guardaba una documentación de incalculable valor, entre la que destacaba la relativa al Departamento Marítimo de Cádiz, junto al valiosísimo archivo de la Mayoría General de la Armada, en el que se conservaban los expedientes judiciales de las causas civiles y criminales incoadas a los individuos de Marina.

¹⁶ (Colón, 1817: t. IV, 389).

¹⁷ OGA 1793. Tomo I, tratado 3.º, tít. VII, art. 26.

¹⁸ AGS. MM., leg. 10. El intendente Alejo Gutiérrez de Rubalcava a Cenón de Somodevilla. 10 de febrero de 1740.

- ¹⁹ AGS. MM., leg. 8. El intendente Alejo Gutiérrez de Rubalcava a Cenón de Somodevilla. 10 de mayo de 1741. Relato de Jaime Oliver. Sin fecha. Resolución del rey, de 13 de mayo de 1741.
- ²⁰ AGS. MM., leg. 9. Expediente de la causa sustanciada al teniente de navío D. Carlos de la Villa con el maestre de jarca del navío *El Soberbio*, d. Miguel Gutiérrez. 1742.
- ²¹ Al respecto, vid. un reciente trabajo, todavía en prensa: García Garralón, M: «Contrabando y prácticas ilegales por miembros de la Armada en puertos y navegaciones a lo largo del siglo XVIII», en *La Gobernanza de los Puertos Atlánticos (siglos XIV-XXI). Políticas y estructuras portuarias*. Casa de Velázquez, UNED.
- ²² Al respecto: Andújar, 1995: 243-256 (243 y 244).
- ²³ Al respecto, se puede consultar Johnston, 2006.
- ²⁴ La Real Orden de 26 de junio de 1817 ordenaba no imponer el castigo de las carreras de baquetas a individuos no militares. Vid. Colón, 1817: t. IV, 491.
- ²⁵ OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. primero, arts. 178 a 181.
- ²⁶ OGA 1793. Tomo II, tratado quinto, tít. primero, arts. 143 y ss.
- ²⁷ (Colón, 1817: t. IV, 383).
- ²⁸ (Colón, 1817: t. IV, 429).
- ²⁹ OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. I, art 148.
- ³⁰ OGA 1793. Tomo II, tratado 5º, tít. I, art 151.
- ³¹ (Colón, 1817: t. IV, 365).
- ³² (Colón, 1817: t. IV, 385-386).
- ³³ (Colón, 1788: t. III y IV: 130 y ss).
- ³⁴ (Colón, 1817: t. IV, 441 y ss, 447 y ss, 467, 473 y ss).
- ³⁵ (Colón, 1817: t. IV, 387).
- ³⁶ (Colón, 1817: t. IV, 385, 428, 433 y 472).
- ³⁷ (Colón, 1817: t. IV, 421 y 422).
- ³⁸ (Colón, 1817: t. IV, 428 y 474).
- ³⁹ OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. I, arts. 156 a 158.
- ⁴⁰ OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. I, art. 167.
- ⁴¹ (Colón, 1817: t. IV, 428 y 456).
- ⁴² (Colón, 1817: t. IV, 467 y ss).
- ⁴³ (Colón, 1817: t. IV, 456 y ss).
- ⁴⁴ (Colón, 1817: t. IV, 366, 368 y 426).
- ⁴⁵ OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. I, art. 169.
- ⁴⁶ OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. I, art. 166.
- ⁴⁷ (Colón, 1817: t. IV, 392).
- ⁴⁸ Para el contexto de la Carrera de Indias, vid. Pérez-Mallaína, 1992.
- ⁴⁹ OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. I, art. 168.
- ⁵⁰ OGA 1793. Tomo I, tratado 3.º, tít. IV, art. 24.
- ⁵¹ (Colón, 1788: t. I, 319).
- ⁵² OGA 1793. Tomo II, tratado 5.º, tít. I, art. 142.
- ⁵³ (Colón, 1817: t. IV, 418).