

Dotación y vida a bordo de los buques de la Armada Española.

Héctor Caro

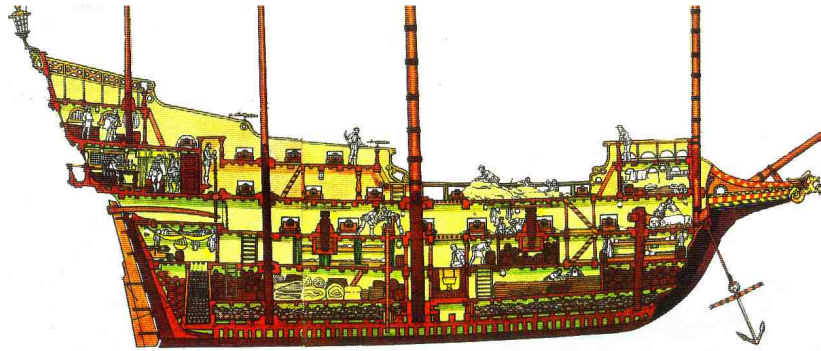
La dotación normal para un galeón de 500 toneladas se componía por lo general de gente de mar (marineros y) y gente de guerra (soldados). Aproximadamente era la siguiente:

Gente de mar	Gente de guerra
1 Capitan de mar	1 Capitán de infantería
1 Maestre de jarcia	1 Alferez
1 Maestre de raciones	1 Sargento
1 Piloto	2 Tambores
1 Capellán	1 Pífano
1 Contramaestre	1 Abanderado
1 Guardián	1 Cabo de escuadra de capitán
1 Cirujano	4 Cabos de escuadra ordinarios
1 Dispensero	15 Aventajados
1 Alguacil de agua	54 Arcabuceros
1 Escribano de raciones	40 Mosqueteros
2 Carpinteros	
1 Buzo	
1 Trompeta	
28 Artilleros	
1 Condestable	
36 Marineros	
15 Grumetes	
8 Pajes	
Total: 103	Total: 121

La fórmula utilizada para el cálculo de la dotación, oscilaban desde la empleada en la Junta de Guerra de 1.629 , que establecía 1 marinero por cada 6,25 toneladas y 1 infante de marina por cada 3,8 toneladas. , a la usada en el año 1.665 que calculaba 1 marinero por cada 6,4 toneladas y 1 infante por cada 2,3 toneladas , y posteriormente , en 1.700 los cálculos eran de 1 marinero por cada 3,24 toneladas y 1 infante de marina por cada 2,3 toneladas.

El tamaño de las anclas era uno de los factores usados para el cálculo de las dotaciones, podemos suponer que un cabrestante pequeño con ocho bocabarras donde podían trabajar 16 hombres, más unos seis en la batería de proa para amolejar el cable del ancla, otros ocho en el pañol de cables para arrancarlo, seis en el castillo de proa para pescar y alotar el ancla en el costado, y otros tres o cuatro para acarrear agua para el baldeo.

Alojamiento.-



El espacio de los galeones estaba distribuido entre la carga y las personas que vivían a bordo. En la bodega, por encima del entablado de la quilla y por debajo del plan, se situaba el lastre, generalmente de rocas o de arena. Ahí también se situaban los barriles más grandes y pesados que contenían los víveres más duraderos. En la cubierta inferior o primera cubierta situada sobre el techo de la bodega, y en la superior denominada puente o cubierta alta, junto con las superestructuras de proa y popa, era donde se desarrollaba la vida de la tripulación y los soldados.

El capitán de mar y el capitán de guerra se alojaban en la cámara principal, donde se guardaban sus pertenencias personales, y varios pertrechos del buque, como una caja con hachas de combate que iba debajo de la cama del capitán. Si a bordo habían capitanes de infantería, compartía su cámara con ellos. Sobre ella estaba la cámara del piloto (maestre) y su ayudante. el condestable se alojaba en la santabárbara, y los artilleros se alojaban con él. El capellán se alojaba en la toldilla, entre el palo mayor y la cámara principal. Los marineros dormían repartidos entre el alcázar, o en la primera cubierta

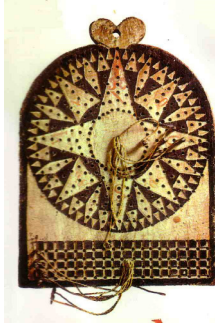
Vida a bordo.-

La atención al barco parte de un sistema de tres guardias con turnos de cuatro horas que tanto marineros como oficiales cumplían. La primera se iniciaba a las cuatro de la tarde hasta medianoche, era llamada *la guardia del capitán*, la segunda desde medianoche hasta las ocho de la mañana, y era llamada *la guardia del piloto*, también llamada "modorra", y la tercera desde las ocho de la mañana a la cuatro de la tarde, era llamada *la guardia del maestre*. Los marineros hacían dos guardias de cuatro horas cada día, aunque la guardia de la tarde se rotaba en turnos de dos horas.

Dado que del hombre de guardia podía depender la seguridad del barco, el que se dormía era castigado severamente y se ganaba el desprecio de sus compañeros. Para no dormirse se aconsejaba que los que estuvieran de guardia permanecieran de pie, mirando a proa, pues era por donde podía surgir el peligro, y a barlovento, pues era por donde podían presentarse las tormentas, debiendo comunicar al piloto o contra maestre cualquier incidencia que se presentara.

Cada media hora el grumete cantaba la hora, dando la vuelta al mismo tiempo a un reloj de arena y haciendo sonar una campana, y recitar un verso :

" Una va de pasada, y en dos muele; más molera si mi Dios Querrá; a mi Dios pidamos que buen viaje hagamos; y a la que es Madre de Dios y abogada nuestra, que nos libre de agua, de bombas y tormentas" . Al final gritaba dirigiéndose a proa : ¡ Ah de proa! ¡ Alerta y vigilante !



La hora se comprobaba y ajustaba a las doce del mediodía , al verificar la altura del sol , comprobando que la sombra proyectada debía tocar el norte de la aguja de marear (brújula) , a las doce en punto. Los datos de velocidad se recogían en una pizarra y posteriormente se pasaban al diario de a bordo. El cambio de timonel y vigía se efectuaba cada hora. El timonel saliente comunicaba al capitán de guardia el rumbo, el cual a su vez pasaba ese dato al timonel entrante, e igualmente se establecían vigías tanto a popa como a proa.

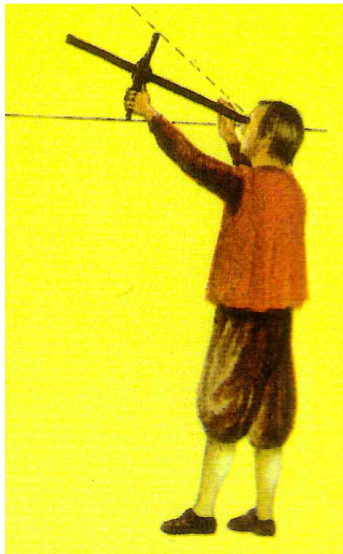
Enfrente del timonel se colgaba el **tablero de bordada**. En este, se marcaba con clavijas el rumbo que había llevado y la distancia que calculaba que había recorrido el barco cada media hora.

Para medir la velocidad del barco, se usaba la corredera, que consistía en una pieza de madera ,reforzada con plomo a un lado para que flotara vertical. Se lanzaba por la popa y permanecía casi estacionaria mientras el barco seguía navegando. La cuerda que la sujetaba estaba marcada a intervalos regulares con nudos, y midiendo el número de nudos que pasaban, controlándolos por medio de un reloj de arena, se podía hallar la velocidad del barco.



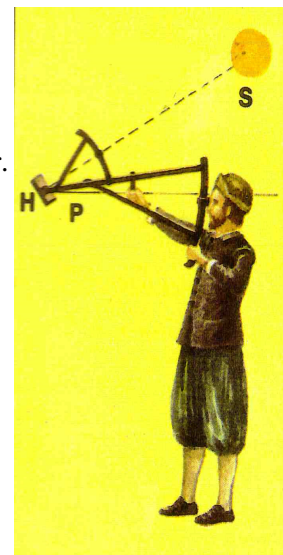
Otro método que se podía usar era lanzar una pieza de madera por la proa y cronometrar cuánto tiempo tardaba el barco en pasarla.,

Para hallar la latitud, es decir , la distancia a la que estaban por el Norte o el Sur del ecuador , se utilizaban instrumentos como el sextante o el cuadrante.



El sextante era un palo con una pieza cruzada corrediza, que empezó a usarse en el siglo XV. El marinero deslizaba el travesaño a lo largo del palo, que estaba dividido en secciones, hasta que podía ver el nivel del horizonte en la parte inferior del travesaño, y el sol o la estrella en la parte superior. A continuación, leía la marca que medía el ángulo entre el horizonte y la estrella, y a partir de esto podía hallar la latitud del barco, o lo que es lo mismo , su posición al Norte o Sur del ecuador

El observador permanecía en pie de espaldas al sol (S) para utilizar el cuarto de cuadrante. Miraba al horizonte (H) a través de una ranura colocada al nivel de la pínula que estaba al final del palo de apoyo (P). el sol proyectaba la sombra de la pínula en el arco más pequeño que estaba sobre el nivel



de la pínula, la cual se veía ahora
en la línea del horizonte.
El observador hallaba la altura del
sol sobre el horizonte sumando los
ángulos. El cuarto de cuadrante
evitaba el resplandor de los rayos
del sol, pero el sextante seguía
siendo necesario para los días
nublados

El día se iniciaba con la oración de la mañana cantada por un paje:

Bendita sea la luz
y la santa Veracruz
y el Señor de la
verdad
y la Santa Trinidad
bendita sea el alma
y el Señor que nos la
manda
bendito sea el día
y el Señor que nos lo
envía

Luego se rezaba un padrenuestro y un avemaría, seguido de un saludo: " Amén. Dios nos dé buenos días, buen viaje, buen pasaje haga la nao, señor capitán y maestre y buena compañía, amén ; así faza un buen viaje, faza; muy buenos días dé Dios a vuestras mercedes, señores de proa y popa." . A continuación se distribuía la ración de bizcocho junto con la de agua

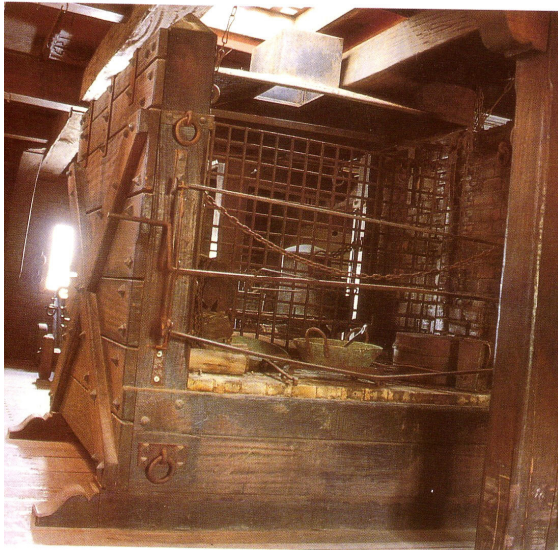
La primera tarea consistía en sacar el agua que hubiera entrado en el navío por la noche, y que se encontraba en la sentina, usando las bombas de achique, misión realizada por los carpinteros y los calafates. " Espumeando como un infierno y hediendo como el diablo sale el agua de las bombas. Le sentina es una especie de pozo destinado a recoger los derrames del agua de la vasijería, y como estos corren por toda la bodega en contacto con varias materias, y van recogiendo las impurezas, con el movimiento, el calor y la falta de ventilación, se corrompen y llegan a ser foco infecto si no se cuida de extraerlas frecuentemente"

Se comprueba que las velas se encuentran en perfectas condiciones. y durante el resto de día se realizaban las tareas habituales, tal como mantener las cubiertas limpias, reparar velas e izarlas cuando se les ordenare, atar y colocar cabos, arreglar cuerdas, trepar a los palos, fregar la cubierta, y hacer diversas reparaciones.

La tarea de manejar las velas era muy dura, y requería una máxima coordinación, por ello las tripulaciones entonaban canciones rítmicas mientras izaban, amarraban y empujaban la barra del cabrestante.

Cada tarea tenía su propio ritmo, que se compaginaba con la fuerza empleada. Uno era un ritmo de marcha , empleado para para girar alrededor del cabrestante o moverse para recoger anclas. Otro era un ritmo más lento , para trabajos que exigían un pausa y pasar un cabo de mano en mano. Otros trabajos necesitaban un ritmo de dos tiempos. Se empleaba para tareas pesadas, como izar velas, o subir pertrechos de peso.. Cantar estos ritmos se llamaba *salomar*. En los buques de guerra , el silbato del contra maestre sustituía las canciones. Se clasifican tres especies de salomar : halar a la leva , leva o

marchar tirando de la cuerda, barra de cabrestante etc. y mano entre mano, que es halar o tirar a pie firme alargando alternativamente los brazos. La saloma es apropiada a cada caso. En el primero es música de marcha, y los pies se mueven acompasadamente, el segundo es más lento, y marca el movimiento uniforme de las manos, y en el tercero hay que señalar dos tiempos : preparación y acción



Al mediodía el dispensero repartía las raciones de comida, repartiéndose a los marinero su ración, la cual se supone juntaban y cocinaban en calderos colocados en el fogón (se solían llevar dos fogones , uno por cada cien tripulantes), que era una caja metálica y rectangular, con tres lados y abierta por la parte superior, con un fondo de arena sobre el que se colocaba la leña. Al parecer esta era la única comida caliente al día, salvo cuando el bizcocho se encontraba en mal estado y agusanado En ese caso los restos llamados mazamorra se cocinaban como sopa por la noche, lógicamente para para no ver su contenido.

Al caer la tarde las actividades se van paralizando, dedicándose un tiempo al descanso, charlar, tocar algún instrumento musical , y a pesar de estar prohibido, jugar a los dados o a los naipes. También se celebraban carreras de animales que iban a bordo , o peleas de gallos. Si el barco quedaba al parir los marineros pescaban o nadaban Al iniciar los turnos de guardia de noche, se convocaba a todos los tripulantes a la oración, presidida por el capitán o religioso que estuviere a bordo. Se rezaba el Padrenuestro, Avemaría , Credo y se cantaba la Salve Marinera, y el paje pronunciaba la fórmula para desear buenas noches a todos: " Amén y Dios nos dé buenas noches, buen viaje, buen pasaje haga la nao , señor capitán y maestre y buena compañía" . A continuación la tripulación se iba acomodando para dormir:. Los marineros dormían en las zonas más adelantadas del alcázar, o en la primera cubierta, entre el palo mayor y la popa; los grumetes entre los marineros y el castillo de proa, y los pajes en el sitio que quedara libre. Los artilleros y soldados en la Santa Bárbara.

La higiene no era superior a la que se daba en tierra en esa época. En caso de temporal no se podía secar la ropa ni encender fuego, y al concentrarse la marinería bajo cubierta, con el hacinamiento correspondiente, sin poder abrir las portas, el hedor era considerable, y más si tenemos en cuenta que el navío podía llevar animales vivos bajo cubierta : caballos, vacas, ovejas , gallinas etc.

Las necesidades naturales se satisfacían directamente sobre el mar, bien sujetándose de las cuerdas o del navío, , también existían una tabla o asiento que pendía sobre las olas , llamadas " jardines" . En caso de mal tiempo o bien por pudor, se usaban baldes o bien se hacían las necesidades en la sentina (espacio que existía bajo el suelo de la bodega) . En climas cálidos, las sentinas se hacían mefíticas, llegando a ser venenosas, dándose el caso de que al achicar el agua de la misma, el olor desprendido provocaba vómitos entre los tripulantes , ennegreciendo sus emanaciones todos los pertrechos metálicos. Las enfermedades mas frecuentes solían ser en primer lugar el escorbuto como consecuencia de la falta de ácido ascórbico, presente en cítricos y algunas frutas y verduras . Como consecuencia de esa falta, se reduce la capacidad del cuerpo para

producir colágeno , y sin éste, el revestimiento de los vasos capilares se suelta y la sangre escapa a los tejidos vecinos. los síntomas son manchas oscuras en el cuerpo (pequeñas hemorragias), articulaciones hinchadas, heridas que no se curan , encías inflamadas y sangrantes que hacen imposible la alimentación, y la pérdida de dientes. Otros males padecidos eran el mareo, la disentería y diversas fiebres y el estreñimiento . El alivio a este último, producto de la dieta alimenticia consistía en realizar periódicamente edemas colectivos .

Salarios.-

Sueldo mensual de la gente de mar de las Flotas del tesoro,.

Moneda: reales de plata

	1550-	1564	1567-	1623
	Reales	Euros	Reales	Euros
Capitan	73,5	149,94	88,2	179,92
Maestre	55,1	112,40	66,2	135,04
Alguacil de agua	55,1	112,40	55,1	112,40
Carpintero	55,1	112,40	66,2	135,04
Calafate	55,1	112,40	66,2	135,04
Tonelero	55,1	112,40	66,2	135,04
Escribano	44,1	89,96	66,2	135,04
Despensero	44,1	89,96	66,2	135,04
Artillero	44,1	89,96	55,1	112,40
Marinero	30,9	63,03	44,1	89,96
Grumete	20,6	42,02	29,4	59,97
Paje	15,4	31,41	22	44,88

Sueldo mensual de la gente de mar y de guerra en al Armada del Mar Océano: año 1.633

	Capitana	Capitana	Almiranta	Almiranta	Galeones	Galeones	Galeoncelles	Galeoncelles
	Reales	Euros	Reales	Euros	Reales	Euros	Reales	Euros
Capitán	400	816	300	612	250	510	200	408
Maestre	300	612	250	510	200	408	150	306
Contramaestre	250	510	180	367,2	150	306	120	244,8
Guardián	180	367,2	120	244,8	120	244,8	82	167,28
Piloto mayor	250	510	250	510	200	408	200	408
Piloto	200	408	200	510	200	408	200	408
Capellán	132	269,28	132	269,28	132	269,28	132	269,28
Cirujano	120	244,8	100	204				0

Alguacil de agua	66	134,64	66	134,64	66	134,64	66	134,64
Dispensero	66	134,64	66	134,64	66	134,64	66	134,64
Tonelero	66	134,64	66	134,64	66	134,64	66	134,64
Calafate	66	134,64	66	134,64	66	134,64	66	134,64
Carpintero	66	134,64	66	134,64	66	134,64	66	134,64
Escribano	66	134,64	66	134,64	66	134,64	66	134,64
Trompeta	66	134,64	66	134,64	66	134,64	66	134,64
Buzo	66	134,64	66	134,64				0
Cirujano-barbero	66	134,64	66	134,64	66	134,64	66	134,64
Chirimías : 4a	66	134,64						
Chirimías: 2a	88	179,52						
Condestable	68	138,72	68	138,72	68	138,72	60	122,4
Artillero	66	134,64	66	134,64	66	134,64	50	102
Marinero	44	89,76	44	89,76	44	89,76	25	51
Grumete	29,4	59,976	29,4	59,976	29,4	59,976	15	30,6
Paje	22	44,88	22	44,88	22	44,88	10	20,4

Ordenanzas para el gobierno de la Armada Real del mar Océano 1.633

Vestuario uniforme para la marinería de guerra:

Seis camisas, tres blancas y tres azules

Dos pares de calzones, uno de paño azul y otro listado blanco y azul

Un capotillo con su capucha, de paño burdo afelpado por dentro, de color pardo y tejido en la espalda con el escudo de las armas reales.

Un casquete encerado y un birrete de lana colorado

Un par de medias coloradas de estambre

Un par de zapatos abotinados hasta mas arriba del tobillo

Un cuhillo con su vaina

Dos peines

Una bolsa para ponerlos y para el tabaco, con agujas e hilo azul y blancoUna cuchara de box y vaso de cuerno

Una faja de capullo, listada en blanco y colorado

Un petate para conservar y guardar la ropa