



HAL
open science

La organización de las Armadas en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en el siglo XVI

David Gabiola Carreira

► **To cite this version:**

David Gabiola Carreira. La organización de las Armadas en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en el siglo XVI. 3XV Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna: MONARQUIAS EN CONFLICTO LINAJES Y NOBLEZAS EN LA ARTICULACION DE LA MONARQUIA HISPANICA, Fundación Española de Historia Moderna, Sep 2018, Santander, España. 10.20350/digitalCSIC/12160 . hal-03112846

HAL Id: hal-03112846

<https://hal.science/hal-03112846>

Submitted on 17 Jan 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

MONARQUÍAS EN CONFLICTO

LINAJES Y NOBLEZAS EN LA ARTICULACIÓN DE LA MONARQUÍA HISPÁNICA

José Ignacio Fortea Pérez, Juan Eloy Gelabert González,
Roberto López Vela, Elena Postigo Castellanos
(Coordinadores)

Fundación Española de Historia Moderna – Universidad de Cantabria

**MONARQUÍAS EN CONFLICTO
LINAJES Y NOBLEZAS EN LA ARTICULACIÓN
DE LA MONARQUÍA HISPÁNICA**

José Ignacio Fortea Pérez, Juan Eloy Gelabert González,
Roberto López Vela, Elena Postigo Castellanos
(Coordinadores)

Fundación Española de Historia Moderna – Universidad de Cantabria

2018

© Los autores.

© De esta edición: Fundación Española de Historia Moderna – Universidad de Cantabria, Madrid, 2018.

EDITORES: José Ignacio Fortea Pérez, Juan Eloy Gelabert González, Roberto López Vela, Elena Postigo Castellanos.

COLABORADORES: M^a José López-Cózar Pita y Francisco Fernández Izquierdo.

ISBN: 978-84-949424-1-9 (Obra completa)

978-84-949424-2-6 (Comunicaciones)

Imagen de cubierta: - “Puerto con Castillo”, Paul Bril (hacia 1601).

© Archivo Fotográfico Museo Nacional del Prado (Madrid).



Edición patrocinada por el Gobierno de Cantabria, Dirección General de Cultura



XV Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna.

DIRECTORES

José Ignacio Fortea Pérez (Universidad de Cantabria), Juan Eloy Gelabert González (Universidad de Cantabria), Roberto López Vela (Universidad de Cantabria), Elena Postigo Castellanos (Universidad Autónoma de Madrid).

SECRETARIOS

Oscar Lucas Villanueva (Universidad de Cantabria), Juan Díaz Álvarez (Universidad de Oviedo), M^a José López-Cózar Pita (Fundación Española de Historia Moderna).

COMITÉ CIENTÍFICO

Dr. Eliseo Serrano Martín (Universidad de Zaragoza) • Dr. Juan José Iglesias Ruiz (Universidad de Sevilla) • Dr. Francisco Fernández Izquierdo (Consejo Superior de Investigaciones Científicas) • Dra. Virginia León Sanz (Universidad Complutense de Madrid) • Dr. Félix Labrador Arroyo (Universidad Rey Juan Carlos) • Dr. Francisco García González (Universidad de Castilla-La Mancha) • Dr. Manuel Peña Díaz (Universidad de Córdoba) • Dra. Ángela Atienza López (Universidad de La Rioja) • Dr. José Luis Betrán Moya (Universidad Autónoma de Barcelona) • Dr. Máximo García Fernández (Universidad de Valladolid) • Dr. Antonio Jiménez Estrella (Universidad de Granada)

Todos los trabajos contenidos en este volumen han sido sometidos a una evaluación doble ciega, tanto en su fase de propuesta, como en la redacción del texto definitivo, de acuerdo a los criterios de excelencia académica establecidos por la Fundación Española de Historia Moderna y la Universidad de Cantabria.

EVALUADORES

Rosa Alabrús Iglesias (Universidad Abad Oliba)
Joaquim Albareda (Universidad Rovira i Virgili)
Armando Alberola Roma (Universidad de Alicante)
Francisco José Alfaro Pérez (Universidad de Zaragoza)
Marina Alfonso Mola (UNED)
Izaskun Álvarez Cuartero (Universidad de Salamanca)
Fernando Andrés Robres (Universidad Autónoma de Madrid)
Francisco Andújar Castillo (Universidad Universidad de Almería)
Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera (Universidad de Cantabria)
David Bernabé Gil (Universidad de Alicante)
Mónica Bolufer Peruga (Universidad de Valencia)
Miguel Ángel de Bunes Ibarra (CSIC)
Manuel Bustos Rodríguez (Universidad de Cádiz)
Carlos J. de Carlos Morales (Universidad Autónoma de Madrid)
Adolfo Carrasco (Universidad de Valladolid)
Juan Manuel Carretero Zamora (Universidad Complutense)
Hilario Casado Alonso (Universidad de Valladolid)
Ana Crespo Solana (CSIC)
Jaume Danti i Riu (Universidad de Barcelona)
Miguel Deya Bauzá (Universidad de las Islas Baleares)
Juan Díaz Álvarez (Universidad de Oviedo)
Isabel Enciso Alonso-Muñumer (Universidad Rey Juan Carlos)
Antonio Espino López (Universidad Autónoma de Barcelona)
Amparo Felipe Orts (Universidad de Valencia)
Camilo Fernández Cortizo (Universidad de Santiago de Compostela)
Francisco Fernández Izquierdo (CSIC)
Alfredo Floristán Imízcoz (Universidad de Alcalá de Henares)
José Ignacio Fortea Pérez (Universidad de Cantabria)
Ricardo Franch Benavent (Universidad de Valencia)
Gloria Franco Rubio (Universidad Complutense)
Enrique García Hernán (CSIC)
Bernardo José García García (Universidad Complutense)
Juan Eloy Gelabert González (Universidad de Cantabria)
Javier Gil Puyol (Universidad de Barcelona)
José Luis Gómez Urdáñez (Universidad de la Rioja)
Miguel Fernando Gómez Vozmediano (Universidad Carlos III)
Jesús Manuel González Beltrán (Universidad de Cádiz)

David González Cruz (Universidad de Huelva)
José Antonio Guillén Berrendero (Universidad Rey Juan Carlos)
José Luis de las Heras Santos (Universidad de Salamanca)
Antonio Irigoyen López (Universidad de Murcia)
Antonio Jiménez Estrella (Universidad de Granada)
Félix Labrador Arroyo (Universidad Rey Juan Carlos)
Ramón Lanza García (Universidad Autónoma de Madrid)
Virginia León Sanz (Universidad Complutense)
Manuel Lobo Carrera (Universidad de Las Palmas de G.C.)
Amparo López Arandía (Universidad de Extremadura)
María López Díaz (Universidad de Vigo)
Roberto López López (Universidad de Santiago de Compostela)
Ana Isabel López Salazar Pérez (Universidad Complutense)
Roberto López Vela (Universidad de Cantabria)
Óscar Lucas Villanueva (Universidad de Cantabria)
David Martín Marcos (Universidade Nova de Lisboa)
Carlos Martínez Shaw (UNED)
José Antonio Martínez Torres (UNED)
Miguel Ángel Melón Jiménez (Universidad de Extremadura)
Víctor Ángel Mínguez Cornelles (Universidad Jaume I)
Ana Morte Azim (Universidad de Zaragoza)
María Eugenia Mozón Perdomo (Universidad de La Laguna)
Fernando Negredo del Cerro (Universidad de Carlos III)
Juan Francisco Pardo Molero (Universidad de Valencia)
Magdalena de Pazzis Pi Corrales (Universidad Complutense)
Pablo Pérez García (Universidad de Valencia)
Rafael M. Pérez García (Universidad de Sevilla)
María Ángeles Pérez Samper (Universidad de Barcelona)
Guillermo Pérez Sarrión (Universidad de Zaragoza)
Primitivo Pla Alberola (Universidad de Alicante)
Julio Polo Sánchez (Universidad de Cantabria)
Charo Porres Marijuan (Universidad del País Vasco)
Elena Postigo Castellanos (Universidad Autónoma de Madrid)
Marion Reder Gadow (Universidad de Málaga)
Ofelia Rey Castelao (Universidad de Santiago de Compostela)
Joana Ribeirete Fraga (Universidad de Barcelona)
Antonio José Rodríguez Hernández (UNED)
Saulo Rodríguez (Universidad de Cantabria)
José Javier Ruiz Ibáñez (Universidad de Murcia)
José Ignacio Ruiz Rodríguez (Universidad de Alcalá de Henares)
Pegerto Saavedra Fernández (Universidad de Santiago de Compostela)
María del Carmen Saavedra Vázquez (Universidad de Santiago de Compostela)
José Antonio Salas Auséns (Universidad de Zaragoza)
Julio Sánchez Gómez (Universidad de Salamanca)
Francisco Sánchez Montes (Universidad de Granada)
Miguel Ángel Sánchez García (Universidad de Cantabria)
Javier de Santiago Fernández (Universidad Complutense)
Porfirio Sanz Camañes (Universidad de Castilla – La Mancha)
Margarita Serna (Universidad de Cantabria)
José Ángel Sesma Muñoz (Universidad de Zaragoza)
Hortensio Sobrado Correa (Universidad de Santiago de Compostela)
Enrique Solano Camón (Universidad de Zaragoza)
Fernando Suárez Golán (Universidad de Santiago de Compostela)
Antonio Terrasa Lozano
Margarita Torremocha Hernández (Universidad de Valladolid)
Javier Torres Sans (Universidad de Gerona)
Jesús María Usunáriz Garayoa (Universidad Pública de Navarra)
Bernard Vicent (EHES)
Jean Paul Zuñiga (EHES)

LA ORGANIZACIÓN DE LAS ARMADAS EN LAS CUATRO VILLAS DE LA COSTA DE LA MAR EN EL SIGLO XVI

DAVID GABIOLA CARREIRA

david_gabiola@hotmail.com

Universidad de Cantabria

Resumen: En este trabajo queremos abordar la participación de España en los conflictos desde la perspectiva de la organización de las flotas militares destinadas al transporte de tropas, armas y dinero desde la península hasta el frente. Más concretamente queremos proponer un análisis de los preparativos que se realizaron para poner en pie las armadas que salieron de los puertos de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar hacia Flandes y Francia en el siglo XVI.

Para ello es necesario poner de relieve las gestiones de los proveedores y el papel de la población de estos puertos y de sus comarcas en el abastecimiento en provisiones y pertrechos. Gracias a los datos proporcionados por los libros de contabilidad proponemos un análisis de los mecanismos de abastecimientos y de los servicios prestados por la población (transportes de hombres y material, alquileres de lonjas, preparación de bizcocho de mar, carpintería, herrería...) para que las flotas pudieran zarpar.

Palabras clave: Armada, Proveimiento, Cuatro Villas de la Costa de la Mar, siglo XVI.

Abstract: In this paper we want to approach Spain's participation in conflicts from the perspective of the organization of military fleets destined to transport troops, arms and money from the peninsula to the front. More specifically, we would like to propose an analysis of the preparations that were made to set up the armies that left the ports of the Four Villages of the Coast of the Sea towards Flanders and France in the sixteenth century.

To this end, it is necessary to highlight the management of suppliers and the role of the population of these ports and their districts in supplying food and military supplies. Thanks to the data provided by the accounting books, we propose an analysis of the supply mechanisms and services provided by the population (transportation of men and equipment, renting of fish markets, preparation of sea sponge cake, carpentry, blacksmithery...) so that the fleets could set sail.

Key words: Armada, Supply, Cuatro Villas de la Costa de la Mar, 16th century.

INTRODUCCIÓN

Globalmente, se suele considerar que la historiografía militar ha prestado más atención a la situación del ejército que al estudio de la marina, sobre todo en lo que se refiere a la época moderna¹. Afortunadamente, a fecha de hoy, la historia naval española cuenta con varias publicaciones más desde el estudio general realizado por Cesáreo Fernández Duro². No obstante, hay que matizar este dato puesto que la gran mayoría de los estudios científicos sobre las fuerzas navales en el siglo XVI suelen estar relacionados con la Gran Armada de 1588. El trágico destino de la flota enviada por Felipe II sobre Inglaterra ha sido el centro de interés de varios historiadores dejando en el olvido el resto de las flotas que se armaron con fines militares.

Por otra parte, cabe recordar que de manera frecuente los estudios sobre temas militares ponen de realce los abusos y las tropelías de los ejércitos sobre las poblaciones civiles. Sin embargo, existió otra realidad en la que las poblaciones locales contribuyeron de manera activa a los preparativos para preparar las armadas. En este trabajo queremos poner de realce el papel desempeñado por los vecinos de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en el proceso de formación de las armadas.

1. LOS PUERTOS DE LAS CUATRO VILLAS DE LA COSTA DE LA MAR

Desde épocas medievales los monarcas castellanos supieron valorar el interés estratégico del litoral de la actual Cantabria. Aquella costa constituía el acceso más directo al mar para la Meseta, además de ofrecer los recursos necesarios para la fabricación de naves. Así, desde mediados del siglo XII, la corona impulsó el desarrollo de las villas portuarias de Castro Urdiales, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera concediéndoles un fuero³. En los siglos posteriores, con el crecimiento del comercio burgalés, estas villas participaron de manera activa en el transporte comercial marítimo esencialmente con Europa del Norte y particularmente con Flandes, siendo Santander y Laredo las más dinámicas de las cuatro.

Pero, en el siglo XVI, las Cuatro Villas de la Costa de la Mar también desempeñaron un papel fundamental dentro de la política naval de la corona española puesto que eran espacios por los que la corona hispánica podía apoyar a los ejércitos enviando tropas, dinero y artillería. De este modo, a partir de la década de los años 1540 se estableció un itinerario marítimo que salía de Santander y Laredo por el que se enviaban en convoyes hacia Flandes refuerzos para poder luchar contra el enemigo francés⁴. Este corredor era uno de los tres itinerarios de los que disponía la corona para suministrar a las tropas que luchaban en el norte de Europa. También estaba el camino terrestre que cruzaba Francia y el camino que conectaba Milán con Bruselas, conocido como Camino español⁵. El corredor Cantábrico se mantuvo así vigente hasta 1558 cuando el puerto de Calais cayó en manos de los franceses. España perdía una valiosa base naval de apoyo para el tránsito de sus ejércitos obligando las armadas a dirigirse hacia la peligrosa costa flamenca con

¹ María del Carmen Vázquez Saavedra, "La formación de armadas y sus efectos a nivel territorial: el ejemplo de Galicia 1580-1640", *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, 2006, Anejo 5, p. 56.

² Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, 1972; Magdalena de Pazzis Pi Corrales, *España y las potencias nórdicas. "La otra invencible" 1574*, Madrid, 1983; David Goodman, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001.

³ Castro Urdiales recibió su fuero en 1163, Santander en 1187, Laredo en 1200 y San Vicente de la Barquera en 1210.

⁴ Geoffrey Parker, *El ejército de Flandes y el camino español 1567-1659*, Madrid, Alianza Editorial, 1985, p. 95.

⁵ Enrique Martínez Ruiz, *Los soldados del rey. Los ejércitos de la monarquía hispánica (1480-1700)*, Madrid, Actas, 2008, p. 776-777.

sus bancos de arena⁶. La pérdida de Calais fue el inicio de un distanciamiento político entre Castilla e Inglaterra que iba a comprometer la seguridad del tránsito marítimo por el Canal de la Mancha. La viabilidad del corredor Cantábrico quedó seriamente comprometida en 1568 tras la ruptura con Inglaterra y cuando los Hugonotes franceses de La Rochela iniciaron sus ataques sobre naves españolas por el Golfo de Vizcaya⁷. Esta situación hizo que la corona hispánica reorganizara el transporte de las tropas y del suministro orientando buena parte del tránsito por el Camino español. No obstante, la enemistad inglesa y el curso de los Hugonotes a finales de la década de los años 1560 no significó una interrupción total de la organización de armadas en las Cuatro Villas. La documentación en archivos permite comprobar que no se dejaron de organizar armadas en los puertos de Laredo y Santander en el siglo XVI.

Tabla 1.

Fechas de armadas preparadas en Laredo y Santander en el siglo XVI

<i>Laredo</i>	<i>Santander</i>
1522	1572
1537	1574
1538	1575
1543	1576
1552	1578
1553	1580
1554	1582
1555	1588
1557	1589
1558	1590
1570	1591
1571	1594
1572	1595
	1596

Fuente. Para las armadas en Laredo: Archivo General de Simancas [AGS], Estado [EST], leg. 27, doc. 290; leg. 40, doc. 173; leg. 48, doc. 202; leg. 70, doc. 197-198; leg. 110, doc. 257; leg. 149 y AGS, Guerra y Marina [GYM], leg. 13, doc. 45, 128; leg. 37, doc. 204; leg. 66, doc. 132. Para las armadas en Santander ver José Luis Casado Soto, "El puerto de Santander, base naval en el Cantábrico de las armadas de Felipe II, y problemas derivados a la villa", *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, 1979, tomo III, p. 245-248.

A partir de esta lista se destacan dos períodos claros en la formación de armadas en las Cuatro Villas: una primera etapa, que se extiende de 1522 hasta 1572, el puerto de Laredo desempeña el papel de centro organizador y una segunda etapa, de 1572 hasta el final del siglo, cuando Santander toma el relevo del puerto laredano para organizar los preparativos. En efecto, a partir de 1569 Felipe II había encargado a varios ingenieros militares un gran estudio sobre la fortificación y defensa de las costas de la península⁸. Ante las ventajas defensivas de la bahía de Santander las conclusiones de los ingenieros fueron tajantes. Preconizaron abandonar el sitio de Laredo debido a la vulnerabilidad de su puerto frente a un posible ataque enemigo y aconsejaron al rey preparar las flotas en Santander realizando algunas obras de fortificación⁹. No obstante, si Santander pudo conservar una parte de protagonismo en el transporte militar hasta finales del

⁶ Geoffrey Parker, *El ejército de Flandes...*, *op. cit.*, p. 95-96.

⁷ Enrique Martínez Ruiz, *Los soldados del rey...*, *op. cit.*, p. 577.

⁸ Alicia Cámara Muñoz, *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II*, Madrid, Nerea, 1998, p. 17. Se trataba de Juan Bautista Calvi, los hermanos Jacome y Jorge Palearo Fratini, Juan Bautista Antonelli y Tiburcio Spannocchi.

⁹ AGS, GYM, leg. 78, doc. 66, 324. Ver también Rafael Palacio Ramos, *Por mejor servir al rey. El entramado defensivo de Santander (siglos XVI a XIX)*, Santander, ayuntamiento de Santander, 2005, p. 35; Enrique Martínez Ruiz, *Los soldados del rey...*, *op. cit.*, p. 539-540.

siglo XVI la corona buscó mayor seguridad en los puertos de Galicia donde empezó a reunir flotas durante los últimos veinte años del reinado de Felipe II y en los años 1620-1640¹⁰.

Gracias a la contabilidad dejada por los oficiales se puede determinar bajo qué forma las poblaciones de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar colaboraron a la formación de estas armadas. Se destacan dos tipos de participaciones en estas empresas: el suministro de alimentos y material y las prestaciones de servicio.

Tabla 2.

Participación de la población de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar a la formación de armadas en el siglo XVI

<i>Alimentos y material entregado</i>	<i>Servicios</i>
Pescado	Elaboración de bizcocho
Cañamazo	Transporte de hombres y material
Toneles, pellejos de cuero, pipas	Molienda de trigo
Vino	Compra de alimentos en zonas del interior
Carne	Sacrificio de reses
Sal	Almacenamiento de bizcocho
Tocino	Servicio de correo y mensajería
Piezas metálicas	Alquiler de lonjas
Medicamentos	Transporte de dinero
	Servicios médicos

Fuente. AGS, Contaduría Mayor de Cuentas [CMC] (1.ª época), leg. 590, 956, 1250, 1264.

2. ABASTECER LAS ARMADAS

La corona dejaba a cada soldado la responsabilidad de buscar y costearse con su soldada su propia alimentación recurriendo a comerciantes¹¹. De manera general, la administración real proveía en alimentos a los hombres cuando no podían suministrarse como en el caso de las plazas fuertes de África del Norte¹² o durante las travesías marítimas.

Así, el abastecimiento era una etapa clave en la preparación de las armadas. Del avituallamiento dependía el éxito o el fracaso de toda una flota como fue el caso de la Gran Armada o el de la flota que Pero Menéndez de Avilés preparó en Santander en 1574¹³. Para poder llevar a cabo esta operación la administración militar contaba con la acción de los proveedores, vendedores y tenedores, los responsables de encontrar, adquirir y conservar todos los productos necesarios para navegar¹⁴. Estos oficiales estaban en contacto directo con los productores y las poblaciones locales para encontrar los alimentos que componían la dieta de las tripulaciones: carne, pescado, legumbres, aceite, vinagre, vino y la harina para confeccionar el bizcocho¹⁵. El

¹⁰ María del Carmen Vázquez Saavedra, "La formación de armadas...", *op. cit.*, p. 57.

¹¹ Irving Anthony Thompson, *Guerra y decadencia. Gobierno y administración de la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, Crítica, 1981, p. 254; René Quatrefages, "Le système militaire des Habsbourg", *Le premier âge de l'État en Espagne. 1450-1700*, Paris, CNRS, 1990, p.353.

¹² Beatriz Alonso Acero, "Trenes de avituallamiento en las plazas españolas de Berbería", en Enrique García Hernán y Davide Maffi (ed.), *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, Madrid, Fundación MAPFRE, Ediciones del Laberinto, CSIC, 2006, vol.1, p. 739-766.

¹³ Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, "Los bastimentos de la "Armada Invencible": su escasez como causa del fracaso", *Revista de historia naval*, 1996, vol. 14, nº 55, p. 47-64; Irving Anthony Thompson, *Guerra y decadencia...*, *op. cit.*, p. 259.

¹⁴ Para una definición completa de cada oficio véase Antonio Raquejo Alonso, *Historia de la administración y fiscalización económica de las Fuerzas Armadas*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1992.

¹⁵ Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, "Los bastimentos...", *op. cit.*, p. 47.

bizcocho constituía la base alimenticia de los soldados y marineros embarcados. El problema era la falta de producción local de trigo. El clima de la zona cantábrica no permitía sino una producción muy limitada de variedades de cereales de calidad inferior (escanda, borona, mijo, centeno, cebada o espelta) que no bastaba para cubrir las necesidades de la población local¹⁶. El trigo se hacía venir desde la Tierra de Campos, de Burgos o de Andalucía¹⁷. Las cantidades eran importantes puesto que las armadas organizadas en Laredo entre 1538 y 1541 consumieron 1.744,5 fanegas¹⁸. Una vez que el trigo llegaba a la costa los vecinos iniciaban las distintas fases de elaboración del bizcocho. En primer lugar, los laredanos eran solicitados para que fueran con sus pinazas a recuperar los cereales que llegaban desde la Meseta hasta otros puertos vecinos para traerlo hasta Laredo donde los oficiales habían nombrado a un vecino responsable de pesar los granos¹⁹. Posteriormente se repartía el trigo por las localidades circunvecinas para ser molido²⁰. Hay que destacar el papel relevante de las mujeres en la etapa de amasadura y la cocción del bizcocho. Durante los preparativos de la armada de 1557 fueron las vecinas de Colindres, Ampuero y Puerto (Santoña) las más activas en la elaboración de este producto²¹. Por fin había que almacenar el bizcocho elaborado hasta el momento de embarcarlo. Para ello los tenedores de bastimentos contaban con las lonjas que los vecinos de la comarca arrendaban, la mayor parte de ellas situadas en el mismo puerto de Laredo²².

Para las provisiones de vino, los vecinos de Laredo y Santander podían tener un doble papel. Por una parte, los proveedores de la armada podían encargarles la tarea de encontrar vino y por otra podían ser solicitados para comprobar la calidad del vino ya adquirido. La zona de las Cuatro Villas no disponía de una producción vinícola tan notable como la de Galicia, pero en caso de disponer de algunas arrobas, los pequeños productores locales podían vender a los proveedores su propia producción²³.

El abastecimiento de las armadas suponía sobre todo para los vecinos de las Cuatro Villas la posibilidad de vender con relativa facilidad su principal producción: la pesca. En este caso la administración militar tenía a su disposición una amplia oferta en cada una de las villas marineras puesto que la gran mayoría de los hombres eran pescadores. No obstante, los oficiales privilegiaron el trato con un único vendedor, como se hizo en la armada de 1557 con Juan de Villota, para la compra de sardinas y pescado fresco²⁴.

¹⁶ Archivo Histórico Provincial de Cantabria (AHPC), Villa de Laredo, leg. 28, doc. 13. Ver también David Gabiola Carreira, "Le problème de l'approvisionnement en blé des ports cantabriques au XVI^e siècle: le cas de Santander et Laredo", en *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2015, p.288.

¹⁷ En 1587, el Concejo de Santander indicaba que los lugares de mayor producción de cereales eran Carrión de los Condes, Villalón, Palencia, Paredes de Nava, Villada, Cuenca de Campos, Fuentes de Nava, Amusco, Frechilla, Capillas y Frómista. *Ibid.*, p. 289.

¹⁸ AGS, CMC, (1.^a época) leg. 590.

¹⁹ AGS, CMC, (1.^a época) leg. 579. El laredano Dionis Herrero pudo ganar 20 ducados para ir a recuperar trigo y bizcocho con su chalupa a San Vicente de la Barquera en 1557 y García de Puerto otros 20 ducados para pesar las cantidades.

²⁰ AGS, CMC, (1.^a época) leg. 590.

²¹ AGS, CMC, (1.^a época) leg. 579. Este trabajo permitió a las mujeres de Colindres ganar 340 ducados.

²² AGS, CMC, (1.^a época) leg. 579. El gasto en alquiler de lonjas alcanzaba casi los 200 000 maravedíes.

²³ AGS, CMC, (1.^a época) leg. 579. Juan de Obregón, vecino de Escalante pudo vender 180 arrobas de vino y Juan Ybanes, junto con Juan de los Cuestos, vecinos de Cudeyo, vendieron 1 646 arrobas de vino de Heras para la armada de 1557.

²⁴ AGS, CMC, (1.^a época) leg. 579.

El abastecimiento de carne seca se realizaba en el mercado de Medina de Pomar, en Asturias o en Galicia como lo hicieron los hermanos laredanos Juan y Hernando de Peredo comprando varios bueyes²⁵. Por su parte, el abasto de tocino se hizo desde Asturias por medio de Pedro de la Cartuja, vecino de Escalante²⁶.

Por fin, es necesario recordar la importancia de la conservación de todos estos alimentos gracias al proceso de salazón. Para ello los proveedores encontraban la sal necesaria directamente en el salín de las villas de la misma manera que los hacían los vecinos para salar sus pescados.

3. EL APOYO LOGÍSTICO

La participación de las poblaciones locales no se limitaba a suministrar alimentos a los proveedores de las armadas. Los vecinos de las Cuatro Villas también proporcionaban material y ofrecían una ayuda logística reparando o sustituyendo elementos de las piezas de artillería embarcadas.

Paralelamente al acopio de víveres era necesario poder conservar y transportar los alimentos durante el viaje. Los habitantes de la región suministraban así los toneles, las pipas y las barricas que permitían guardar la carne, el pescado, las habas, los garbanzos y las sardinas para la tripulación²⁷. Así, con motivo de la armada de 1538, los comarcanos vendieron a los militares 42 pipas y 42 medias pipas para el vino así como 50 barriles entregados por un vecino de Argoños, para el transporte del agua potable a bordo de las naves²⁸. El transporte de líquidos se realizaba también con botas de cuero confeccionadas por las mujeres de la comarca²⁹.

Buena parte del trabajo se lo llevaban los numerosos maestros carpinteros que había en la región en el siglo XVI³⁰. Las cuentas del pagador Juan de Peñalosa para la armada de 1564 señalan que las tareas de los carpinteros eran mayoritariamente reparaciones de artillería. Así, el maestro carpintero Pedro de Rueda cobró 884 maravedíes por la elaboración de 56 cuñas de madera y Juan Martínez de Villavia, vecino de Liendo, recibió 2.080 maravedíes por unos 104 zoquetes de madera que hizo para completar el juego de armas de los cañones³¹.

Algo similar ocurría con los herreros solicitados para reparar las piezas de artillería. Las necesidades por parte de los militares eran importantes: el herrero de Laredo Dionisio de Galvey tuvo que proporcionar 1.092 libras de hierro labrado para reparar cañones y 2 048 libras de cobre que labró con su carbón y que clavó por un salario de 25.937 maravedíes³².

Una vez más la contabilidad militar pone de realce la presencia de las mujeres durante los preparativos, concretamente en el proceso de elaboración del cañamazo. La lencera Mari Pérez

²⁵ AGS, CMC, (1.ª época) leg. 579 y leg. 1264. Además de los vinos, la región gallega se destacaba por la cría de reses (ver María del Carmen Vázquez Saavedra, "La formación de armadas...", *art. cit.*, p. 58 ; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, "Los bastimentos...", *op. cit.*, p. 60).

²⁶ AGS, CMC, (1.ª época) leg. 1264.

²⁷ AGS, CMC (1.ª época), leg. 579 y 590.

²⁸ AGS, CMC (1.ª época), leg. 590.

²⁹ AGS, CMC (1.ª época), leg. 579. Las botas eran lavadas primero con agua salada y después con agua dulce.

³⁰ La oferta de mano de obra en carpintería en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar era incluso superior a la demanda puesto que, como lo señalaba el corregidor Ordoño de Zamudio en 1590, muchos de ellos debían ir a buscar trabajo a las ciudades de la Meseta en verano (AGS, GYM, leg. 228, doc. 138). Para la falta de carpinteros en otras regiones ver el caso de Galicia en María del Carmen Vázquez Saavedra, "La formación de armadas...", *art. cit.*, p. 58.

³¹ AGS, CMC (2.ª época), leg. 208.

³² AGS, CMC (2.ª época), leg. 208.

entregó 14 varas de cañamazo para cartuchos destinados a contener pólvora por un salario de 505 maravedíes.

La población de las Cuatro Villas poseía una experiencia secular en el arte de la navegación. Estas habilidades fueron aprovechadas por los oficiales cuando necesitaban transportes de cabotaje o un servicio de correo. En efecto, la formación de una armada en un lugar determinado suponía estar en contacto con otros puertos para preparar tanto una salida como una llegada, para transportar material e informarse. Así, los militares encargaban a vecinos de confianza el transporte del dinero para pagar los gastos realizados en otros puertos³³. La llegada de artillería a la costa cantábrica podía ser la etapa previa a una redistribución posterior de material como lo hizo Juan de Leçeri transportando armas en seis viajes desde Laredo hasta Málaga³⁴. Del mismo modo, el servicio de correo entre las Cuatro Villas y Flandes se hizo gracias a la zabra de Francisco de Somado, la *Concepción de Nuestra Señora*³⁵.

Los vecinos de las Cuatro Villas podían incluso ayudar a los oficiales a optimizar los gastos regulando el acopio de víveres, como lo hizo el laredano Alonso Sánchez Blanco durante los preparativos de la armada de 1538 cuando recibió la orden de vender 103 libras de queso a punto de perderse³⁶.

Por fin cabe destacar el papel de los boticarios en la formación de las armadas al suministrar las pócimas y los medicamentos que se embarcaban para hacer frente a las enfermedades a lo largo del viaje³⁷.

4. LEVAS Y BARCOS: INTEGRAR LA FLOTA

La participación de la población de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la formación de armadas también se hizo desde una perspectiva humana, aunque con más dificultades.

A la hora de formar una armada se planteaba el problema de encontrar marineros capaces de manejar las naves de la flota que servían a transportar las tropas y el material. La colaboración de los vecinos para integrar las flotas no era tan espontánea como su participación en los preparativos. En el caso de los puertos cantábricos los concejos locales siempre trataron de frenar las reclutas masivas de hombres usando antiguos privilegios medievales³⁸. Las autoridades municipales no dudaban en quejarse a la corona cuando las levas se hacían demasiado apremiantes y exigían que no se reclutara a más de 30 hombres en cada lugar, como lo hizo San Vicente de la Barquera en 1516, cuando Francisco de Guadiana vino a la villa con la intención de enrollar a cien hombres³⁹.

La falta de motivación de los vecinos para embarcarse en las armadas era comprensible y se justificaba por los peligros que suponía estar a bordo de unas naves militares en un espacio marítimo hostil. En 1557, Pero Menéndez de Avilés ya señalaba la dificultad de encontrar hombres para pilotar la flota que estaba armando en Laredo: “por venir nuebas de Flandes que los mas de los marineros que traya don Luys en su armada son muertos y con estas nuebas van de muy mala

³³ AGS, CMC (1.ª época), leg. 579.

³⁴ AGS, CMC (2.ª época), leg. 208.

³⁵ AGS, CMC (2.ª época), leg. 208. Juan de Peñalosa pagó un salario de 178 640 maravedíes por cuatro meses de servicio (de enero a primeros de mayo de 1564).

³⁶ AGS, CMC (1.ª época), leg. 590, doc. 13.

³⁷ AGS, CMC (1.ª época), leg. 579. El boticario Juan Pérez de Puerta cobró 21 515 maravedíes por las medicinas entregadas.

³⁸ AGS, Cámara de Castilla [CC], leg. 114, doc. 15.

³⁹ AGS, CC, leg. 120, doc. 80.

gana”⁴⁰. La toma del puerto de Brill en los Países Bajos el primero de abril de 1572 por los rebeldes flamencos, los Mendigos del mar, acabó con la vida de más de 300 marineros laredanos lo que traumatizó la población de la villa cántabra y desanimó a servir en las armadas⁴¹. Esta situación no era propia de los puertos cantábricos y se daba en casi todas las poblaciones marítimas⁴². La población de la costa cantábrica era constantemente solicitada puesto que los marineros de las Cuatro Villas poseían la habilidad que les confería la experiencia de la navegación en alta mar⁴³. No obstante, los peligros y la falta de rentabilidad económica eran motivos suficientes para que los marineros prefirieran participar en cualquier costera que embarcarse con la armada. En este contexto, en las Cuatro Villas del siglo XVI, los oficiales de recluta privilegiaron la persuasión a la fuerza, como lo hizo Pero Menéndez de Avilés en diciembre de 1557 esperando que pasaran las fiestas de fin de año, para sacar a los vecinos de sus casas⁴⁴.

De manera general, el paso de militares en un lugar concreto suponía la aparición de tensiones entre los soldados y los vecinos debido a los abusos cometidos por las tropas⁴⁵. Esta situación se daba también en los puertos de las Cuatro Villas. A finales de 1557 y principio de 1558, los alistamientos apremiantes de marineros provocaron una rebelión de la población de la villa de Laredo en la que fue agredido Pero Menéndez de Avilés estando en su posada⁴⁶. Algo similar pasó en Santander casi un siglo más tarde cuando, en 1641, el corregidor Felipe Martínez de Echeverría alistó por la fuerza a unos cuarenta marineros y tuvo que huir de la villa cuando las mujeres santanderinas empezaron a arrojarle piedras⁴⁷.

Finalmente, cabe recordar que además de hombres de mar las armadas precisaban de naves, y en el siglo XVI la corona no disponía de marina regular⁴⁸. Por lo tanto, el rey debía arrendar naves a particulares para poder contar con los barcos necesarios para la travesía⁴⁹. Estos contratos con personas privadas permitían a la corona disponer de naves en poco tiempo, así como ahorrar gastos de reparación y conservación. Pero esto implicaba para los proveedores realizar búsquedas por los puertos hasta encontrar los buques más adecuados. En caso de no disponer de un número suficiente de naves los oficiales procedían a realizar embargos.

La situación del embargo no era idónea para los propietarios de los barcos porque si cobraban una indemnización concertada también perdían los beneficios que hubieran podido ganar en una costera o con el transporte de mercancías cuando la nave estaba movilizada para el servicio del rey. En la armada que juntó Pero Menéndez de Avilés en Santander en 1574, los asientos con los particulares fijaban una indemnización mensual de seis reales por tonel⁵⁰. Sería

⁴⁰ AGS, EST, leg. 122, doc. 29.

⁴¹ AGS, Consejo y Juntas de Hacienda [CJH], leg. 108, doc. 8.

⁴² David Goodman, *El poderío naval...*, *op. cit.*, p. 276-292.

⁴³ *Ibid.*, p. 281.

⁴⁴ AGS, EST, leg. 122, doc. 29. Así lo confirmó el oficial Diego de Noja Castillo en la década de los años 1590 cuando explicaba que el reclutamiento de marineros en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar debía hacerse con agudeza (véase *Ibid.*, p. 282.)

⁴⁵ Irving Anthony Thompson, *Guerra y decadencia...*, *op. cit.*, p. 137; Enrique Martínez Ruiz, *Los soldados del rey...*, *op. cit.*, p. 902-903; María del Carmen Vázquez Saavedra, "La formación de armadas...", *op. cit.*, p. 62.

⁴⁶ AGS, EST, leg. 132, doc. 37.

⁴⁷ David Goodman, *El poderío naval...*, *op. cit.*, p. 282.

⁴⁸ Cesáreo Fernández Duro, *Armada española...*, *op. cit.*, p. 331.

⁴⁹ Magdalena de Pazzis Pi Corrales, *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Madrid, Editorial San Martín, 1989, p. 80-81; Magdalena de Pazzis Pi Corrales, "El sistema del asiento", *Desperta Ferro. Especiales*, 2018, nº 14, p. 70.

⁵⁰ Magdalena de Pazzis Pi Corrales, *España y las potencias...*, *op. cit.*, p. 126.

erróneo pensar que los militares sólo buscaban naves de gran porte. Cualquier embarcación, independientemente de su tamaño, podía ser requisada según el uso que se podía hacer de ella. Así lo especifican las instrucciones dadas al proveedor Diego de Mendoza el 30 de abril de 1557:

“... os nombramos y elegimos por nuestro proveedor general e la dicha armada y queremos y mandamos que estando en la dicha villa de Laredo o fuera della proveais que se tomen y enbarguen para servir en la dicha armada los navios de que de mas de los que traen las dichas dos armadas fueren neçesarios según el numero de gente que en ellas oviere de andar y pasar a Flandes y asimismo las zabras carabelas patajes y otros cualesquier baxeles que vieredes ser neçesarios para servir en la dicha armada y servicio della”⁵¹.

Los vecinos de las Cuatro Villas empleaban sus barcos para la pesca y para el transporte comercial. Lo cual disminuía el número de unidades disponibles. Esto obligaba a los proveedores a buscar naves disponibles no solamente en los puertos vecinos de Vizcaya y de Guipúzcoa sino incluso en la costa marítima andaluza⁵².

En todo caso, las requisas de embarcaciones para las armadas podían perturbar seriamente la economía local de las Cuatro Villas privando de su herramienta de trabajo a buena parte de la población sobre todo si se tiene en cuenta que esta zona no disponía de una capacidad naval tan importante como lo del litoral vizcaíno.

CONCLUSIÓN

Los puertos de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar tuvieron un papel fundamental en la política naval española del siglo XVI para mantener una conexión estratégica entre Castilla y Europa del Norte. Aunque el número de formación de armadas sufrió una deceleración notable con las revueltas en Flandes y la amenaza de los protestantes, la idea de abandonar por completo el Corredor cantábrico en favor del Camino español parece exagerada. En ningún momento cesaron de armarse flotas en Laredo o Santander para transportar soldados, artillería o dinero. En todo caso se puede afirmar que el corredor Cantábrico perdió parte de su carácter estratégico a partir de 1568 quedando como un eje de comunicación complementario al tránsito terrestre por Milán y Suiza.

Dentro de esta logística los vecinos de las Cuatro Villas desempeñaron un papel fundamental participando de manera activa en el abastecimiento de las flotas. Actuaron como muchos de sus contemporáneos que vieron en las necesidades de los militares una forma de sacar beneficio desempeñando todo tipo de trabajos: labrando piezas, buscando comida, cocinando alimentos, transportando materiales y hombres, o simplemente vendiendo el fruto de sus cosechas directamente a los proveedores. Pero si los comarcanos se destacaron por su implicación en los preparativos no fue así cuando se trataba de implicarse personalmente para que las naves pudieran realizar el viaje en un mar plagado de enemigos.

Las dificultades de poder avituallar las tropas hicieron que en los siglos XVII y XVIII la corona multiplicara cada vez más los asientos con privados⁵³. La débil producción agraria española no podía hacer frente a las necesidades de la población y de la armada al mismo tiempo⁵⁴.

⁵¹ Archivo Histórico Nacional, Sección Nobleza [AHNOB], Osuna [OSU], caja 1984, doc. 3.

⁵² Archivo General de Indias [AGI], Indiferente [IND], 1956, lib. 1, f.183-184.

⁵³ David Alonso García, "El alimento de Marte. Proveedores de ejército a principios de la Edad Moderna", Madrid, Ministerio de Defensa, Universidad Complutense, 2016, p. 502.

⁵⁴ Rafael Torres Sánchez, "Alimentando a Marte: la política de suministros militares al ejército español en el XVIII", *Cuadernos de Historia Moderna*, Madrid, Ediciones Complutense, 2016, vol.41, p. 376.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO ACERO Beatriz, «Trenes de avituallamiento en las plazas españolas de Berbería», en Enrique García Hernán et Davide Maffi (eds.), *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, Madrid, Fundación MAPFRE, Ediciones del Laberinto, CSIC, 2006, vol.1, p. 739-766.
- ALONSO GARCÍA David, «El alimento de Marte. Proveedores de ejército a principios de la Edad Moderna», en Enrique Martínez Ruiz, Jesús Cantera Monegro, Magdalena de Pazzis Pi Corrales (ed.) *La organización de los ejércitos*, Madrid, Ministerio de Defensa, Universidad Complutense, 2016, p. 501-537.
- CÁMARA MUÑOZ Alicia, *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II*, Madrid, Nerea, 1998.
- CASADO SOTO José Luis, «El puerto de Santander, base naval en el Cantábrico de las armadas de Felipe II, y problemas derivados a la villa», *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, Santander, 1979, Vol. III, p.217-228.
- FERNÁNDEZ DURO Cesáreo, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, Museo Naval de Madrid, 1972.
- GABIOLA CARREIRA David, «Le problème de l’approvisionnement en blé des ports cantabriques au XVI^e siècle: le cas de Santander et Laredo», *L’approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Presses de l’Université de Paris-Sorbonne, 2015, p. 287-299.
- GOODMAN David, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001.
- MARTÍNEZ RUIZ Enrique, *Los soldados del rey. Los ejércitos de la monarquía hispánica (1480-1700)*, Madrid, Actas, 2008.
- O’DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA Hugo, «Los bastimentos de la “Armada Invencible”: su escasez como causa del fracaso», *Revista de historia naval*, 1996, vol. 14, n° 55, p. 47-64.
- PALACIO RAMOS Rafael, *Por mejor servir al rey. El entramado defensivo de Santander (siglos XVI a XIX)*, Santander, Ayuntamiento de Santander, 2005.
- PARKER Geoffrey, *El ejército de Flandes y el camino español 1567-1659*, Madrid, Alianza Editorial, 1985.
- PAZZIS PI CORRALES Magdalena de, «El sistema del asiento», *Desperta Ferro. Especiales*, 2018, n° 14, p. 70-73.
- *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Madrid, Editorial San Martín, 1989.
- *España y las potencias nórdicas. “La otra invencible” 1574*, Madrid, Editorial San Martín, 1983.
- QUATREFAGES René, «Le système militaire des Habsbourg», en Christian Hermann (ed.) *Le premier âge de l’État en Espagne. 1450-1700*, Paris, CNRS, 1990, p. 341-379.
- RAQUEJO ALONSO Antonio, *Historia de la administración y fiscalización económica de las Fuerzas Armadas*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1992.
- THOMPSON Irving Anthony, *Guerra y decadencia. Gobierno y administración de la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, Crítica, 1981.
- TORRES SÁNCHEZ Rafael, «Alimentando a Marte: la política de suministros militares al ejército español en el XVIII», *Cuadernos de Historia Moderna*, Madrid, Ediciones Complutense, 2016, vol.41, n°2, p. 376-389.
- VÁZQUEZ SAAVEDRA María del Carmen, «La formación de armadas y sus efectos a nivel territorial: el ejemplo de Galicia 1580-1640», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, 2006, Anejo 5, p. 55-76.