

LA MATRÍCULA NAVAL DE DON DIEGO BROCHERO DE LA PAZ Y ANAYA

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN



STE gran marino español es conocido por sus hechos de armas, pero probablemente es más ignorado el hecho de ser uno de los primeros marinos que se preocupó por la profesionalidad de la marinería, y así lo puso de manifiesto a lo largo de su dilatada vida, en la que compatibilizó durante varios años el asesoramiento real con el ejercicio del mando, en el que destacó por su bravura, poniendo su experiencia al servicio de la Marina.

Se sabe que nació en Salamanca, pero no existe constancia de su fecha de nacimiento, aunque al parecer tenía 35 años cuando fue capturado por los turcos en 1570, lo que hace suponer que nació en 1535 (1). Las primeras referencias de su carrera naval las encontramos sirviendo como caballero de San Juan de Jerusalén, en las galeras de Malta en el año 1567, integradas en la escuadra de Juan Andrea Doria. En julio de 1570, cuando navegaba a las órdenes del cuatralvo (2) frey Francisco de San Clemente, se encontró con la escuadra turca en las proximidades de la costa de cabo Dimitri (isla de Gozo). Uluch Alí destacó a 12 galeotas al mando de Dragut para que las persiguieran, y las galeras maltesas se dispersaron en grupos de dos, disponiéndose la *Victoria* y la *Santa Ana* a arriar el aparejo para ir recibiendo a las galeotas a medida que iban aproximándose, pero en la maniobra se enredó la vela bastarda de la *Santa Ana* al embestir a la primera galeota que se aproximó y, viéndose alcanzada por otras

(1) WILLIAMS, Patrick: *Don Diego de Brochero de la Paz y Anaya* (c. 1535-1625).

(2) Jefe de cuatro galeras.

siete, se dispuso a la lucha para facilitar la fuga de su pareja, la *Victoria*, enfrentándose con sus perseguidores durante cuatro horas, quedando solamente 62 caballeros, todos ellos gravemente heridos, de los que posteriormente murieron 20. Brochero se vio obligado a bogar durante cinco años en una galera turca, lo que sin duda forjó su carácter, pues eran pocos los que lograban superar tal periodo (3).

Una vez libre construyó un galeón de su propio patrimonio, ayudado por el gran maestre de la Orden de Malta, interesado en las operaciones corsarias que proponía, haciendo innumerables presas a los berberiscos, aunque también sufrió muchas bajas en su dotación, dada la crudeza de los combates en que se vio involucrado. En una ocasión apresó una nave veneciana que comerciaba con los turcos (4), y cuando en 1583 su galeón se refugió de arribada con sus presas en la isla de Cérigo, fue sorprendido por una flota de siete galeras de Candia, hecho prisionero y llevado a Venecia. Después fue puesto en libertad por intercesión del gran maestre de la Orden de San Juan, del embajador de España y del papa Gregorio XIII, librándose de lo que sería una muerte segura (5).

De regreso a Malta fue nombrado teniente general de las galeras de la Orden, y lo primero que hizo el agresivo almirante fue capturar una galera veneciana que llevó a la isla con la pretensión de canjearla por su galeón y su tripulación, llegándose a un acuerdo por mediación del papa y el gobierno español, que los venecianos no estuvieron dispuestos a cumplir, pero como había que evitar que Venecia rompiera la amistad con la Orden, el gobierno español, para evitar males mayores, se puso de acuerdo con el gran maestre y encomendó a Brochero la protección del litoral italiano, encomendándole el virrey de Nápoles el mando de la escuadra de galeras en 1588. En 1589 fue transferido a las galeras del rey.

En principio operó en la Provenza en apoyo de la Liga Católica, pero luego fue destacado a la escuadra de Juan del Aguila, que lo hacía en aguas francesas del Atlántico. Allí rindió a dos corsarios franceses en la Rochelle, apresó a tres mercantes ingleses y llevó a cabo una incursión en Morlaix, en la costa sur de la Bretaña, donde desembarcó a doscientos hombres, saqueó varios núcleos enemigos, reconoció el puerto de Brest y con solo cuatro galeras atacó en estas aguas a un convoy holandés de 24 barcos muy bien artillados, cayendo siete de ellos en sus manos, aunque murieron un centenar de españoles y otros 150 resultaron heridos, lo que da idea de la crudeza del combate. La llegada del invierno de 1593 obligó a las galeras de Brochero a refugiarse

(3) En un real despacho de 1665 (colección de Vargas Ponce, legajo 23) se determina que «la pena de galeras para toda la vida había de durar solamente diez años».

(4) MORENÉS, Y MARIÁTEGUI, Carlos: *La Orden de Malta entre el Gran Sitio y Lepanto*.

(5) HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de: *Historia General del Mundo, de XVI años del tiempo del señor Rey don Felipe II el Prudente*, p. 379.

en los puertos aliados sin que fueran atendidas las peticiones de ropa y alimento efectuadas a la Corte por Diego Brochero y Juan del Águila, negativa que dio lugar a algunas deserciones a las filas de los hugonotes.

En esta época propuso varias acciones sobre la costa inglesa que resultaron muy eficaces. Sus éxitos navales y el asesoramiento sobre cuestiones marítimas a Felipe II, con el que mantuvo correspondencia, le supuso el nombramiento de almirante general de la Armada del Mar Océano en 1594, cuyo capitán general era Luis Fajardo. En 1596 se encontraba en Lisboa con su escuadra de 18 navíos, que se enfrentó a la gran escuadra anglo-holandesa que al mando de Charles Howard de Effingham había sido destacada para atacar a este puerto, pero al ver la disposición a luchar del marino salmantino se dirigieron a Cádiz, donde tuvieron más éxito, lo que levantó las iras del monarca que organizó una operación de represalia.

La propuesta de Brochero consistía en un ataque a la isla de Wight para, una vez en posesión de esta posición, desembarcar en Porsmouth. En 1597 fue designado almirante de la flota del capitán general Martín de Padilla concentrada en el puerto de Lisboa. Dispersada por un temporal a la altura de cabo Finisterre, se hizo de nuevo a la mar desde el puerto de La Coruña, sufriendo fuertes vientos adversos que la hicieron dispersarse por segunda vez, repartiéndose los barcos entre Normandía, Bretaña y algunos puertos de Flandes, yendo siete de ellos a parar a Inglaterra, donde desembarcaron a 400 hombres que se fueron protegiendo en espera del resto, pero que, al no aparecer, volvieron a embarcar y regresaron, concentrándose el 21 de noviembre 108 buques entre La Coruña y Ferrol. Aunque no se logró el objetivo, la flota pudo regresar a puerto, con la excepción de los doce buques de menor valor, aunque algunos hayan querido hacer de este hecho un desastre de mayor magnitud.

En el año 1600, Brochero estuvo protegiendo a las flotas de Indias con la Armada de Guarda de la Carrera de Indias, operando desde las islas Terceras a la vista del enemigo, que esperaba tanto a la flota de las Indias Orientales como las de las Occidentales, logrando que durante el tiempo que desarrolló este cometido no hubiese ningún apresamiento y que las flotas llegaran a Cádiz sin dificultades. En este año desembarcó en España un importante tesoro de la Flota de Nueva España, acumulado durante dos años. En 1601, llevó a cabo el mismo cometido, y el acecho de las escuadras de Sir Richard Lawson y Williams Monson sirvió de poco, llegando este salvo a su destino; y en 1603, operando Brochero junto con la escuadra de Pedro Zubiaur, atacó a una escuadra anglo-francesa en las proximidades de cabo San Vicente, apresando ocho de sus naves.

En el reinado de Felipe III, dentro del contexto de la guerra anglo-española que se desarrolló entre 1585 y 1604, se envió una flota de socorro a Irlanda, cuyo capitán general era Juan del Águila, y el almirante Diego Brochero. Un gran temporal a la altura de la isla de Ushant, a la entrada del canal de la Mancha, dispersó la flota, que quedó dividida en tres grupos. Uno de ellos de

nueve embarcaciones mandadas por Pedro de Zubiaur, se dirigió de nuevo al puerto de La Coruña; otro de tres naves, al mando de Alonso de Ocampo, a Baltimore, y el tercer grupo, mandado por el propio Brochero, a Kinsale, desembarcando 3.000 hombres. El fallido intento de socorro acabó con la victoria de los ingleses sobre los hispano-irlandeses, llegándose al acuerdo de que tanto los hombres como sus banderas podrían regresar a España con todos los honores, manifestando Juan del Águila que de no ser aceptado el acuerdo se defenderían hasta el extremo. Esta guerra finalizaría con el Tratado de Londres de 1604.

Diego Brochero fue elegido en 1602 consejero de Guerra, debido a su gran experiencia y buen criterio, compatibilizando este cargo con el de almirante general de la Armada del Mar Océano. Como consejero se centró en la reforma de la Marina en su doble aspecto de personal y material, procurando imitar en ambos las experiencias de otras naciones. Fue uno de los primeros que intentó abordar el problema de las dotaciones de los barcos de la Armada. En relación con el personal, señalamos lo más importante de su exposición al rey:

«El Rey se encuentra mal servido porque no hay escuela de marinería, y porque los marineros existentes no tienen pundonor ni honra, siendo la gente de menos estimación que hay en España. Por contraposición, los ingleses, por dar gran estimación, honras y ventajas a la gente de mar, se han conservado y sujetado a casi toda la Francia, con ser esta uno de los más poderosos reinos del mundo. En España es mucha la estimación que se da al soldado, y ninguna, como queda dicho, al marinero, que suele ser mandado a palos.»

Para corregir estos males Brochero propuso: aumentar los sueldos de las tripulaciones y ventajas para la gente de mar, fundamentando esta petición en que el marinero aventura más su vida y la arriesga más veces que el soldado. A la vez insistió en los desastres a que se exponían las escuadras por navegar con hombres que no eran marineros y con dotaciones incompletas dispuestas a la desertión y a rehusar el trabajo y el peligro. De esta forma surgió la Ordenanza sobre marinería de 8 de diciembre de 1606, en la que se disponía:

«Que sea la gente bien pagada y con puntualidad; que se guarde la invernada, facilitando al personal que no navegue licencia para pasar el invierno en sus casas, abonándoseles dietas a razón de dos reales diarios y además medio sueldo por todo el tiempo que durase la licencia; que se concediera permiso para navegar por su propia cuenta a la marinería cuando no sea necesaria en la Armada; cinco pagas adelantadas al reclutarlos en las levas; buenas vituallas en las navegaciones y embarque en los buques de las respectivas provincias; que un cosmógrafo resida en la de Guipúzcoa para que enseñe el arte de navegar; que ninguna persona haga mal tratamiento a la gente de mar; exención de

cargos concejiles y de alojados a favor de los marineros; prohibición de admitir extranjeros en las flotas cuando se dirijan a las Indias...»

Además se crearía un seminario para que los jóvenes pudieran instruirse en las flotas reales, para contar con tripulaciones en el futuro.

Una Orden Real expedida en fecha 5 de octubre de 1607 estableció la Matrícula de Mar, que debía comenzar en los pueblos de la costa de Guipúzcoa, que eran los que contaban con más marineros, es decir, una experiencia piloto. En ella se ordenaba que «se formase una matrícula de todos los marineros efectivos que en ella hubiere, sin exceptuar ninguno, y que no pudiera salir a pescar el que no estuviere matriculado, ni los matriculados a viajes largos sin licencia del Corregidor del Rey en la provincia».

Sin embargo tuvo poca duración, al ser combatida por las ciudades marítimas de Guipúzcoa, aunque debería haber sido muy satisfactoria para los pueblos que estaban ubicados en la zona interior más próxima al litoral, aun cuando fuera mal aceptada por los pueblos y villas marítimas, pues no cabe duda de que los alcaldes en los pueblos de las jurisdicciones del interior cometían abusos incluyendo en la lista de marineros a los que eran simples campesinos y, por otra parte, se erradicaban los males derivados de las emigraciones al extranjero de pescadores del bacalao y la ballena, que para poder pescar tenían que inscribirse.



Ballenera vizcaína del siglo XVII.

Pero argumentaban que esto era saltarse sus fueros y coartar las atribuciones de los municipios. Y es que las levas organizadas por las diputaciones les resultaban más cómodas, pues si un pueblo se negaba a entregar el número de marineros exigido, con decir que no lo había era suficiente y sin inscripción no existían medios para poder demostrar lo contrario.

El seminario que se había creado en San Sebastián en 1606 tuvo bastante éxito. En su primera época ingresaron unos 30 muchachos al año, que una vez instruidos embarcaban para Terranova. En Bilbao se fundó otro, en el cual se formaron huérfanos y vagabundos en una zona que llegaba hasta Vitoria. En esa línea se ordenó la construcción de nuevos establecimientos similares al de Bilbao en Cartagena, las «Cuatro Villas» y Gibraltar, pero no se construyeron por falta de financiación, y el de Sevilla, financiado por la Casa de Contratación, tardó todavía bastante en empezar a funcionar.

En el reinado de Felipe IV se volvió a instituir la Matrícula, pues a pesar del fracaso de la anterior era una necesidad reconocida. En esta ocasión se dispuso un régimen de alistamiento con la Cédula de 31 de octubre de 1625, fecha en que ya había fallecido Brochero, que se basaría en una serie de ventajas a los matriculados, que en realidad no fueron tales, pero como en este caso se dispuso hacer una *matrícula general* en todo el reino y una *matrícula particular* solo para los marineros que quisieran asentarse, fue mejor aceptada, aunque ciertamente resultaba mucho más justo el sistema propuesto por Brochero en 1607.

A principios del siglo XVIII el problema de personal era tan grave que la escasez económica obligaba a licenciar a la marinería al acabar las campañas, sin sueldo ni ración, por lo que el 23 de noviembre de 1717 el general Antonio Gaztañeta redactó un reglamento para organizar la Matrícula en Guipúzcoa. En él se ordenaba que en todos los puertos de la provincia se hiciese un listado con todos aquellos que estuviesen relacionados con la profesión de mar, asentándose en el libro de las cofradías de mareantes. La recluta se haría empezando por los voluntarios, pero si el número de estos no fuese suficiente, la diputación debería disponer el reclutamiento entre todos los pueblos marineros sin excepción. En agosto de 1718, el Reglamento fue modificado para poder compaginar el interés del rey con el de la provincia, y entre otras cosas se establecía un artículo que decía:

«Que para que esta providencia (que se considera importante para el aumento de la Marinería) tenga favorable efecto, deberá disponer la Provincia con el Consulado, y con los Armadores y Capitanes de Navíos, que desde luego no admitan a ningún Marinero sin que primero les conste por certificación de su asiento y alistamiento en la Lista o Cofradía de alguna de las Repúblicas comprendidas en este Repartimiento.»

En definitiva se volvía a la Cédula de 1607, que la propia provincia antes rechazaba y ahora proponía de manera espontánea, lo cual era lógico, pues una vez experimentada la Cédula de 1625, todavía vigente, conocían sus desventajas con respecto a la que ahora se proponía. La matrícula del almirante Brochero de 1607 volvía a resucitar.

Cuando Felipe V cayó en la cuenta de la importancia que tenía para la nación contar con una Marina en condiciones, y que ello no sería posible si no se disponía de las dotaciones adecuadas, surgió la Ordenanza denominada del Infante Almirante de 1737, que estaba casi calcada de la Cédula de 1607, y sin embargo la superaba en cuanto daba al servicio en lo posible el carácter de voluntario.

En la de 1607 se decía que todos los que ejerciesen las industrias marineras debían servir al rey en sus flotas, cuando el servicio a la patria los requería, pero la prestación del servicio en los buques era consecuencia del ejercicio previo de la marinería. En esta se establecía que «no ejerciesen tales industrias los que no estuviesen dispuestos a cumplir el servicio en la Armada» cuando esta lo requiriese.

Aunque pueda parecer que no hay una diferencia importante entre una y otra, la realidad es que la de 1607 reclama un derecho *a posteriori*, es decir, que aquellos que ejercían las industrias marítimas estaban obligados a servir en las armadas si se requería. Esta, sin embargo, lo establece *a priori*: los que sirven en las armadas del rey pueden ejercer las industrias marineras.

Cuando el marqués de la Ensenada se hizo cargo de la política naval, centró su esfuerzo por una parte en la potenciación de la flota, y por otra en regular con precisión el sistema de matrícula, que era la base de las reclutas de marinería. Por ello la Ordenanza de 1751 amplió la anterior, regulando con



General Antonio Gaztañeta.



Zenón de Somodevilla y Bengoechea.

detalle el método a seguir para llevar a cabo los listados, de importancia enorme para la Armada, siendo los principios de la exactitud y claridad los que sirvieron de base a los registros. Para evitar corruptelas se dispuso la suspensión de empleo de los ministros de los distritos que despachasen certificaciones del fuero de Marina a personas que «no sean de la Mar y no tengan la aptitud, capacidad, disposición y circunstancias necesarias para desempeñar la plaza en la cual hubiese sido anotado». Se prohibió la matriculación de los procesados en causas criminales, «cuya naturaleza pida castigo grave», y además se vetó el ingreso en las listas de todo perseguido con anterioridad por la justicia por deudas o delitos.

Lamentablemente tuvo lugar una conspiración contra el valioso ministro, llevada a cabo por algunos envidiosos de la corte hábilmente manipulados por el embajador británico en Madrid, Keen, muy preocupado por las consecuencias que para Inglaterra podía suponer el ambicioso programa naval que Ensenada se traía entre manos.

En los años de cumplimiento de pagos a los marineros embarcados y de respeto a las leyes de la matrícula los resultados fueron muy satisfactorios y así, en los cinco años posteriores a 1785, aumentó la inscripción marítima de tal manera que aportó dotaciones a 64 navíos, 40 fragatas y 100 buques con artillería comprendida entre 12 a 30 cañones, que se armaron en tres meses en el año 1790. En este momento hubiera tenido el poder una ocasión fundamental para infundir confianza a la marinería y tenerla disponible en otras ocasiones, acabando con las levas que tanto daño hacían a la profesión. Sin embargo no se hizo así, y los ministros que sucedieron a Ensenada, Arriaga, Castejón, Varela, Lángara, etc., se dedicaron con mayor interés al incremento de la fuerza naval que a la atención de las múltiples quejas de los ministros de provincia e intendentes, que con frecuencia exponían los atropellos que las autoridades locales hacían a la gente de mar y continuamente reclamaban sin

ser atendidos en sus necesidades. Si se hubieran pagado los haberes a su debido tiempo, se les hubiera licenciado en sus plazos, y en definitiva, si se hubiera cumplido con las leyes de la matrícula nuestra Armada habría tenido en todo momento dotaciones compuestas por honrados, expertos y eficaces marineros.

El 30 de julio de 1625 falleció en Madrid Diego Brochero, que tres meses antes había sido nombrado gran prior de la Orden de San Juan en el Reino de Castilla, después de una vida de más de noventa años dedicado al servicio de la Armada, dejándonos la institución de la Matrícula Naval, que ha permanecido vigente hasta la reciente creación del servicio voluntario.

A modo de conclusión, resalto lo que dijo el almirante francés príncipe de Joinville en un profundo estudio en el que abogaba por el mantenimiento de una institución tan preciada como era la Matrícula Naval, a la que Francia, a diferencia de nosotros, ha cuidado y desarrollado con una laboriosa legislación, que le ha permitido, a pesar de su limitado litoral, obtener buenos resultados en relación con las dimensiones de sus costas:

«Muchos pueblos extranjeros nos envidian esta legislación, y se esfuerzan por arreglar á ella la suya. Los mismos ingleses que la atacan, los ingleses, tan celosos de su libertad individual, tan impacientes por sacudir toda traba, tan enemigos de toda imitación extranjera, han tratado de establecer algo semejante.»

Por todo ello, aunque en la actualidad contemos con un servicio voluntario, que sin lugar a dudas es el mejor de los sistemas de reclutamiento, es conveniente no dejar en el olvido la legislación de la Matrícula Naval, fruto de la experiencia de muchos años de aplicación, con vistas a una movilización en un momento determinado, pero eso sería motivo de otro estudio.

BIBLIOGRAFÍA

- BLAS DOMÍNGUEZ, Juan, y GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA, José Manuel: *Reclutamiento forzoso de marinería en la Armada*.
 GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel: *El factor clave: el personal*.
 FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Española*.
 SALAS, Francisco Javier de: *Historia de la Matrícula Naval*.