SIN PIEDAD CON LOS COBARDES: LA CONDENA DEL CAPITÁN DE NAVÍO PEDRO MARTÍNEZ DE ARCILLA (1569)

Por Esteban Mira Caballos
Doctor en Historia de América

1.-INTRODUCCIÓN

La escala de valores vigente en el Antiguo Régimen no coincidía exactamente con la que tenemos en nuestros días. Por ejemplo, el homicidio o el asesinato no era lo peor que una persona podía cometer. Y salvo que confluyeran varios agravantes, raramente se les aplicaba la pena de muerte. También se consentía la violación, pues la sociedad en general entendía que condenar a la pena máxima a un violador era algo excesivo[1]. Lo normal era que el violador y la violada alcanzasen un acuerdo para compensar a ésta económicamente o, si era posible, casarse con ella. En última instancia, si no era posible el acuerdo siempre cabía la posibilidad de obtener un perdón Real, correspondido con algún servicio personal o pecuniario.

En cambio, había tres transgresiones que nunca se consintieron ni, por supuesto, se perdonaron: una, el cuestionamiento del dogma cristiano, así como la blasfemia. Dos, la traición, que en América hizo rodar cabezas como las de Gonzalo Pizarro, Gómez de Tapia, Vasco Núñez de Balboa o el loco Lope de Aguirre que desafió al mismísimo Felipe II. Y tres, la cobardía que, tanto en España como en otros países de Europa, se condenaba sin eximentes ni dilaciones innecesarias con la pena capital. A este último delito nos referiremos en este artículo. Una acusación de cobardía que se imputó al capitán Pedro Martínez de Arcilla[2] y por la que se

[1] Si la violada en cuestión era musulmana la pena era mínima y siempre pecuniaria. Solamente, en el caso de la víctima fuese una casada cristiana estaba peor visto socialmente y las penas solían ser más contundentes. Tanto que se solía castigar con la pena de muerte, aunque rara vez se llegaba a ejecutar. Y ello porque "para los hombres medievales aplicar la pena de muerte a un violador se consideraba algo desmesurado…". Además, la victima debía escenificar su gran sufrimiento para ser creída porque estaba muy arraigada la idea de que la mujer sentía un deseo irrefrenable. Por tanto, en la praxis, lo más normal era que el violador obtuviese el perdón total, alcanzando un acuerdo con la familia. A veces todo acababa cuando se conseguía que el trasgresor se desposase con su victima. En otros casos, la amnistía llegaba desde la Corona, a cambio de algún servicio. Sobre todas estas cuestiones puede verse el excelente y detallado trabajo de RODRÍGUEZ ORTIZ, Victoria *Historia de la violación. Su regulación jurídica hasta fines de la Edad Media*. Madrid, Comunidad de Madrid, 1997.

[2] A lo largo de la documentación se cita indistintamente Martínez de Arcilla, de Ercilla o de Hercilla. Hemos optado por unificar todos a Arcilla por dos motivos: primero, porque parece que es la acepción que más se repite. Y segundo porque hemos consultado documentación sobre su padre que siempre aparece citado como Juan Pérez de Arcilla. Pero conste que Arcilla y Ercilla son dos apellidos distintos, con escudos de armas diferentes, el primero de origen guipuzcoano y el segundo vizcaíno. Véase, por ejemplo: GONZÁLEZ-DORIA, Fernando: *Diccionario heráldico y nobiliario de los reinos de España*. Madrid, Editorial Bitácora, 1987, Págs. 410 y 525.

pidió inicialmente la pena de muerte. Al final, como veremos a continuación, salvó la vida, pero lo hizo porque pudo demostrar en buena parte su inocencia.

2.-LA HONRA Y LA DESHONRA EN LA MARINA

Como es bien sabido, los altos mandos navales, especialmente los generales y los almirantes, pero también los capitanes, eran cuidadosamente seleccionados por la Corona. La mayor parte de ellos eran como mínimo miembros de la baja nobleza. Así, por ejemplo, en unas instrucciones referidas a la Armada Real de Galeras se pedía que las altas jerarquías fuesen de alto linaje y a ser posible pertenecientes a alguna Orden militar. No pocos generales de armadas exhibieron con orgullo sus hábitos de las órdenes militares a las que pertenecían. Así, mientras Pedro Menéndez de Avilés era Comendador de Santa Cruz de la Zarza, Cristóbal de Eraso, Diego Flores Valdés y Pedro de Valdés eran caballeros de Santiago. Tampoco faltaron caballeros de la Orden de Calatrava como Alonso de los Ríos.

Los capitanes eran designados por el general de la armada o por el almirante de la flota; estos capitanes, en los barcos comerciales, tenían la máxima competencia sólo en caso de ataque, pero en cuestiones de navegación eran el maestre y el piloto los que tomaban las decisiones[3]. En cambio, en los barcos de guerra el capitán asumía el mando absoluto y tomaba todas las decisiones, aunque eso sí, acatando siempre las órdenes del general de la armada.

Esta escrupulosa selección de hidalgos y caballeros se hacía bajo un pensamiento muy propio del Antiguo Régimen. A los nobles se les presuponía un sentido del honor y de la honra muy superior al del estamento plebeyo. Se deducía de ello que la persona de alcurnia tenía mucho más que perder que el simple pechero, nada más y nada menos que un bien tan preciado como su honra y la de su familia. Por ello se le presuponía siempre más inclinado a morir defendiendo su honor que a huir. De hecho, según Veitia Linaje, era frecuente que los generales de la armada realizaran, en un solemne acto público, un pleito de homenaje en el que juraban que perderían sus vidas antes que rendir los navíos que Su Majestad les encomendaba[4].

A lo largo de la Edad Moderna se perdieron cientos de navíos, e incluso, algunas flotas completas. Y ello en naufragios, en enfrentamientos con los corsarios, por negligencias o por pura y simple cobardía. Pues, bien, tan sólo las pérdidas ocurridas por cobardía se castigaron con la pena capital, pues, como ya hemos afirmado, este tipo de actos se consideraban especialmente punibles. Y es que, como argumentó Gerónimo de Avellaneda en 1630 era costumbre entre los

[3] PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo E.: *Los hombres del océano*. Sevilla, Diputación Provincial, 1992, Pág. 92.
[4] VEITIA LINAJE, José de: *Norte de contratación de las Indias*. Madrid, Ministerio de Hacienda, 1981, Pág. 6.

hombres de armas españoles sacrificar sus vidas antes que su honor[5]. Pero, pese a la apreciación de Avellaneda, no se trataba solamente de una cuestión consuetudinaria. Para el caso de la Armada, había una base legal, al menos desde la promulgación de las Siete Partidas por Alfonso X El Sabio. En ellas se explica que la guerra en el mar era siempre más peligrosa y difícil que la de tierra y que los daños, asimismo, podían ser mayores. Por ello era necesario elegir siempre a los capitanes más esforzados y acuciosos para saber escapar de los peligros de la mar y de los enemigos[6]. El castigo a los desertores se castigaba con más rigor que a los soldados y capitanes de tierra, como se deduce del siguiente fragmento:

Por ende los antiguos, que hablaron en la guerrea de la mar, también como en la de la tierra, no pusieron otra pena a los que de hecho de ella se desmandasen, sino que perdiesen las cabezas. Y esto hicieron, entendiendo el daño que podría venir por el desmandamiento, que sería mayor y más peligroso que el de la tierra[7].

Probablemente el caso más dramático y más conocido de toda la Edad Moderna española es el del general Juan de Benavides Bazán que, en septiembre de 1628, abandonó a su suerte en el puerto de Matanzas (Cuba) la flota repleta de plata. Es cierto, que las fuerzas enemigas, comandadas por el holandés Piet Heyn, eran muy superiores. Pero no lo es menos que incumplió su promesa de dar su vida en defensa de su honor, de la Corona, del imperio Habsburgo y de Dios. A Juan de Benavides se le exigía que hubiese muerto defendiendo su flota y no lo hizo. Incurrió en la mayor deshonra que un marino de su época podía cometer, perder su flota sin disparar ni un solo tiro. Para colmo era la primera vez que España perdía una flota íntegramente. Desde ese justo instante su suerte estaba echada. Ni su pertenencia a la Orden de Santiago, ni tan siquiera el hecho de ser descendiente directo de uno de los mayores marinos de toda la historia de España, don Álvaro de Bazán, Marqués de Santa Cruz, le salvó de su trágico final. Como no podía ser de otra forma, Felipe IV al enterarse de la noticia tronó iracundo, no tanto por la ingente cantidad de dinero perdido como por la deshonra con la que se había producido. Tras pasarse casi un lustro en la cárcel real de Carmona, el 18 de mayo de 1634 fue ejecutado como un vil ladrón en la plaza de San Francisco de Sevilla. Antes de morir, pronunció sus últimas palabras:

---

[5] DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: "El suplicio de don Juan de Benavides. Un episodio de la historia sevillana", en *Sociedad y mentalidad en la Sevilla del Antiguo Régimen*. Sevilla, Biblioteca de Temas Sevillanos, 1983, Pág. 81.

[6] Part. II, Tit. XXIV, Ley. 10. *Las Siete Partidas del Sabio Rey don Alfonso X*, T. I. Barcelona, Imprenta de Antonio Bergnes y Cª, 1843, Pág. 894.

[7] Part. II, Tit. XXIV, Ley. 1. *Ibídem*, Pág. 889.

Que se cumpla la voluntad de Dios y lo mandado por Su Majestad, pues así lo ordenaban; castigo pequeño a sus grandes culpas[8].

No fue, sin embargo el único caso. También en el primer tercio del siglo XVII tenemos noticias de varios caballeros de la Orden de Malta que fueron ejecutados por haber desamparado sus galeras sin presentar combate[9]. El capitán Fernando de Velasco, por su parte, rindió la plaza de Manfredonia sin ofrecer la más mínima resistencia. Salvó finalmente su vida, pero fue confinado en un castillo el resto de su vida[10].

Pero se trataba de una forma de actuar que no era exclusiva de España; holandeses, franceses, portugueses e ingleses actuaban de manera similar pues era la única forma de garantizar el valor de sus soldados y, sobre todo, de evitar que éstos diesen pasos atrás. De hecho, sabemos que, en 1627, muy poco antes que Benavides, el capitán holandés Bagwyn fue ejecutado en Rótterdam por haber rendido y abandonado a los enemigos el navío que tenía encomendado[11].

Mucho más tolerancia había con otro tipo de negligencias, como la pérdida accidental de barcos, e incluso, con los frecuentes fraudes que los capitanes, generales y almirantes cometían. El coste económico era similar, sin embargo, las circunstancias de las pérdidas se estimaban que eran mucho menos deshonrosas. Y casos se cuentan por decenas. En 1617 el capitán Alonso de Contreras, de la Orden de San Juan, hundió el galeón Nuestra Señora de la Concepción en la bahía de Cádiz, al chocar con uno de los escollos más conocidos –el bajo del Diamante- y en unas condiciones climáticas y náuticas de calma absoluta. Las pérdidas se estimaron en 40.000 ducados pero el reo salió absuelto[12]. Veintitrés años después se produjo un hecho parecido. En este caso el general Rodrigo Lobo, aconsejado por su inexperto hijo Diego Lobo, contradijo la opinión del práctico y encalló el galeón San Bernardo en aguas de Cartagena de Indias. Pese al desaguisado, ni el general ni su hijo fueron castigados[13].

Igual de permisivo se fue con los generales y capitanes que defraudaban, cargando en sus barcos de guerra mercancías con las que contrabandeaban por aquí y por allá. Incluso, algunos capitanes generales de la Armada Real de Galeras se enriquecieron ilícitamente, cobrando

[8] Datos sobre este caso pueden verse en DOMÍNGUEZ ORTIZ: Ob. Cit., Págs. 69-90. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid, Museo Naval, 1972, T. IV, Págs. 95-106. PÉREZ MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Sevilla, Universidad, 1997, Págs. 123-124 y MORENO FRAGINALS, Manuel: *España-Cuba, Cuba-España. Historia común*. Madrid, 2006.
[9] DOMÍNGUEZ ORTIZ: *Ob. Cit*., Pág. 81.
[10] *Ibídem*, Pág. 82.
[11] FERNÁNDEZ DURO: *Ob. Cit*. T. IV, Pág. 106.
[12] PÉREZ-MALLAÍNA: *El hombre frente al mar…*, Págs. 128-129.
[13] *Ibídem*, Pág. 130.

íntegramente la cuantía que la Corona les daba para mantener y armar la escuadra y después escatimando hasta límites insospechados en provisiones y pertrechos. Así, por ejemplo, Garci López de Arriarán, llegó a establecer toda una trama contrabandística, utilizando como tapadera a la propia Armada. No fue el único, pues el famoso Álvaro de Bazán "El Viejo", señor de Santa Cruz, se hizo rico transportando mercancías en sus galeones, con el privilegio de navegar fuera de las flotas y con la ventaja impagable de arribar a los puntos de ventas antes que nadie[14]. Pero el caso más llamativo fue el del capitán general Mosen Berenguel de Olmos que, para embolsarse todo el dinero que la Corona le abonaba, tenía las galeras sin abastecimiento y mal pertrechadas. En una información presentada sobre su actuación todos los testigos fueron unánimes al denunciar las atrocidades cometidas por Berenguel. Uno de los declarantes manifestó que *era vergüenza de Dios y del mundo tener las galeras tan mal aderezadas*[15]. Al parecer, se negaba a perseguir a los enemigos y a dispararles tiros de bombarda para ahorrar artillería, *mataba de hambre* a la tripulación, e incluso, se negaba a socorrer a náufragos españoles. No se trataba de cobardía sino de codicia. Pero su caso fue tan exagerado y flagrante que acabó ante los tribunales. Salvó su vida, pero dio con sus huesos en la cárcel, obligándosele además a abonar 20.000 ducados de fianza.

En 1578 se procesó al maestre de uno de los galeones de la Armada de la Guarda de las Indias, cuyo general era Cristóbal de Eraso. Se trataba de un tal Juan Andrés que tuvo la brillante idea de robar del barco versos, lombardas, ollas y otros pertrechos y venderlos al mejor postor[16]. Tras unas breves pesquisas se obligó al torpe ladronzuelo a devolver el importe de lo robado y asunto zanjado.

3.-LOS SUCESOS PROTAGONIZADOS POR MARTÍNEZ DE ARCILLA

El capitán Pedro Martínez de Arcilla, en el momento de enrolarse en la flota del Mar Océano, contaba con tan sólo 24 años[17]. Era casi un adolescente, vecino de San Sebastián e hijo del licenciado Juan Pérez de Arcilla, mayordomo de la artillería y municiones de San Sebastián y Fuenterrabía. Pertenecía, pues a una familia vasca acomodada.

---

[14] Sobre estos aspectos puede verse el interesante estudio de MARTÍNEZ DE SALINAS ALONSO, María Luisa: "Los negocios indianos de don Álvaro de Bazán", en IX Congreso Internacional de Historia de América. Badajoz, Editora Regional de Extremadura, 2002, T. II, Págs. 315-320.

[15] Información tomada contra Mosen Berenguel de Olmos. AGS, Guerra y Marina 1, N. 143.

[16] Información sobre el robo de artillería en la Armada de la Guarda de las Indias, 1578. AGI, Patronato 269, N. 1, R. 18.

[17] Todos los datos sobre Pedro Martínez de Arcilla proceden del proceso desarrollado en Madrid en 1569 y cuyos documentos se conservan en AGI, Justicia 1182, N. 3, R. 1.

El 20 de marzo de 1565, Pedro Menéndez de Avilés firmó un asiento para colonizar La Florida[18]. Realmente, su principal cometido era expulsar de allí a un grupo de franceses, encabezados por Jean Ribault, que se habían establecido allí de forma permanente. Desde 1567 estaba el avilense buscando apoyos para aprestar su armada en los puertos vascos[19]. En Portugalete estaba fondeada la flota del adelantado de la Florida y gobernador de Cuba[20], compuesta por 14 galeones.

Juan Pérez de Arcilla fue el encargado de proveer la armada de pólvora, arcabuces y morriones[21]. La primera pregunta que nos asalta: ¿por qué Pedro Menéndez de Avilés nombró por capitán a un joven de 24 años poco experimentado en las cosas de la mar?, Bueno, habría que hablar de varios factores: primero, podría ser poco experto pero en aquella época donde la esperanza de vida era tan baja, nadie pensaba que un hombre de 24 años fuese demasiado joven para nada. El mismísimo Pedro Menéndez de Avilés con 29 años fue por general de la flota que partió de Sanlúcar de Barrameda, en septiembre de 1548[22]. Segundo, el muchacho cumplía con el requisito de nobleza, hecho que, como ya hemos afirmado, se consideraba un elemento casi determinante en la elección del candidato. Y tercero, el influyente licenciado Pérez de Arcilla, debió hacer el resto, presionando al insigne marino avilense. Fue muy generoso en el suministro de armas y pólvora para la escuadra y, asimismo, reclutó personalmente a una veintena de marinos experimentados que asalarió para ir en el barco capitaneado por su vástago[23].

Jurado su cargo y pertrechada la armada, partió de Portugalete con destino a Sevilla para a continuación partir para La Florida. La armada hizo varias escalas, la primera en Gijón donde estuvo fondeada ocho días. Luego se detuvo tres días en el puerto portugués Cascais. Fue en esta

---

[18] Asiento con Pedro Menéndez de Avilés para poblar La Florida, 1565. AGI, Patronato 257, N. 1, R. 3. Publicada en VAS MINGO, M. del: *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1986, pp. 405-412.

[19] El general Pedro Menéndez de Avilés pide socorros para aprestar su armada, 1567. AGI, Patronato 257, N. 1, R. 5.

[20] Pero Menéndez era una de los marinos más experimentados de la España de la época. Nacido en Avilés en 1519, desde adolescente se sintió llamado por la carrera naval. Con 14 años servía ya como grumete en un navío, luchando contra los corsarios franceses. En 1554, cuando sólo contaba con 35 años fue nombrado capitán general de las flotas de Indias, zarpando, el 15 de octubre de 1555, al frente de una gran flota con destino a Nueva España. Desde entonces alterno viajes como capitán general de la Flota de Nueva España o de la Armada de la Carrera.

[21] Real Cédula al licenciado Juan Pérez de Arcilla para que remita 1.000 arcabuces y otros tantos morriones para la gente que se está juntando en Sevilla para ir a la Florida con Pedro Menéndez de Avilés, Segovia, 6 de septiembre de 1565. AGI, Indiferente General 738, N. 74. Real Cédula al licenciado Juan Pérez de Arcilla para que suministre pólvora a la armada de Pedro Menéndez de Avilés, El Escorial, 30 de octubre de 1568. AGI, Filipinas 339, L. 1, fols. 9r-9v.

[22] CHAUNU, H. y CHAUNU, P.: *Séville el l`Atlantique (1504-1650)*, T. II. Librairie Armand Colin, París, 1955-56, p. 418.

[23] Obviamente los embarcó en el galeón asignado a su hijo, el San Matías. Sin embargo, Menéndez de Avilés los sacó de él y los pasó al suyo con la promesa de que en las islas Canarias, antes de cruzar el Atlántico, se los devolvería. Este fue uno de los argumentos que utilizó posteriormente la defensa del joven Pedro Martínez de Arcilla para intentar hacer recaer las culpas sobre el general de la armada.

plaza lusa donde comenzaron unos contratiempos que a la postre darían lugar a la pérdida de los tres galeones, incluido el de Pedro Martínez de Arcilla. Efectivamente, antes de partir, el capitán general recibió rumores de que había cerca cuatro barcos sospechosos de ser enemigos. Para no perder tiempo, decidió zarpar él hacia el sur con el grueso de la flota -11 galeones- y enviar a los tres galeones restantes a buscar e identificar a estos supuestos enemigos. Los navíos designaron fueron los comandados por los capitanes Martínez de Arcilla, Ojeda y Mendaro.

Al final, resultó ser una falsa alarma, por lo que los tres galeones decidieron seguir los pasos de la flota de Menéndez de Avilés para reunirse con ellos y proseguir su viaje, hacia Sanlúcar de Barrameda y Sevilla primero y, luego, para el Caribe con, escala en las islas Canarias. Por el camino, se encontraron unos buques mercantes españoles que les informaron que más adelante iba la gran armada de Menéndez de Avilés. Lo que no esperaban fue, la impresionante armada turca con la que se toparon el domingo 5 de septiembre de 1568. Estaba formada por un total de 25 o 26 velas, de las cuales 14 eran galeras y galeotas de combate y unos 11 o 12 eran navíos auxiliares de menor porte. Ello ocurrió a la altura de un paraje costero denominado las Arenas Gordas. Una zona pantanosa y boscosa que mantiene actualmente este topónimo en la costa este onubense. Los testigos fueron unánimes al decir que el ataque se produjo en alta mar pero a la vista de la playa de las Arenas Gordas, ubicadas, *a unas 4 o 5 leguas de Sanlúcar de Barrameda*.

Obviamente, los turcos, viéndose muy superiores, iniciaron inmediatamente el ataque. Eran aproximadamente las 21:00 horas, cuando una parte de la armada turca se fue hacia el galeón que iba delante en la formación, es decir, el del capitán Ojeda. Éste tan sólo fue capaz de resistir una hora y media, rindiéndose a las 22:30. Y la pregunta que se plantearon los propios jueces que juzgaron el caso: ¿por qué los capitanes Mendaro y Arcilla no acudieron en su ayuda?, ellos alegaron que no pudieron porque la mar estaba en calma, no soplaba viento y, aunque tenían remos en las bodegas, estos estaban inutilizados por falta de bancos y de alcayatas para fijarlos. Tampoco dispararon su artillería porque estaban a una distancia de media legua y no los alcanzaban. Y debía ser verdad, porque igual que no tuvieron viento para acudir en su ayuda tampoco lo tuvieron para huir. El galeón de Mendaro, pese a que Arcilla le pidió que se atase a él para defenderse mejor, éste hizo caso omiso se acercó a la playa y embarrancó.

Hasta las 12 de la noche los turcos no dieron alcance al galeón Santa María, capitaneado por el donostiarra. En ese intervalo de tiempo el capitán Arcilla tuvo tiempo para arengar a sus hombres para que defendiesen sus vidas y el barco con honor. Dijeron los testigos que estuvo andando con su espada y rodela de un lado a otro del galeón *para dar más ánimo a la gente y*

esforzarla. Algún testigo llegó a afirmar que, siendo las fuerzas tan superiores, nadie hubiese luchado de no ser por la arenga que les hizo su capitán[24]. Varios testigos, declararon que el capitán Arcilla no se portó como el muchacho que era sino como *un animoso y valiente capitán.* Como era de esperar el Santa María fue alcanzado a las 12 de la noche, iniciando un recio combate que se prolongó hasta las 5 de la mañana. Es decir, estuvieron combatiendo contra fuerzas infinitamente superiores por un espacio de 5 horas.

El gran problema para Martínez Arcilla llegó precisamente a esa hora, cuando muerta gran parte de su tripulación, incluidos los artilleros, decidió abandonar el barco con los que todavía se podían valer por sí mismos. Dejó en la cubierta a 36 compañeros muertos y a unos 52 o 53 heridos graves. La mayoría víctimas de arcabuzazos o de tiros de piedra que efectuaron las galeras turcas. Los heridos más graves fueron tristemente abandonados a su suerte, mientras el capitán Arcilla y otros 14 supervivientes abandonaban el barco a bordo de una chalupa. Entre esos supervivientes figuraban Domingo de Anizqueta, un clérigo presbítero de unos 28 años que iba en el galeón y que salió absolutamente indemne. Seguramente sus hábitos le permitieron estar escondido en lo más recóndito y seguro del galeón. También se citan a los marineros Miguel de Arizmendi y Pascual de Areyceta que no pudieron personarse en el proceso porque se habían enrolado en una flotilla que fue a pescar a Terranova, no esperándose su regreso hasta Navidad. Otros de los sobrevivientes fueron Domingo Arnal, Miguel de Goyaz y un paje que se llamaba Mateo.

Esos fueron básicamente los hechos. El capitán Arcilla actuó con diligencia hasta las 5 de la mañana y lo pudo probar. Combatió y lo hizo durante muchas horas y con todas sus energías. El gran problema ocurrió a partir de las 5 de la mañana cuando Arcilla, ya perdido, decidió salvar su vida, poner tierra de por medio, y abandonar a su suerte a los heridos.

4.-LA CONDENA

Como es bien sabido, en el Antiguo Régimen a diferencia de lo que ocurre hoy, la inocencia había que demostrarla. Por ese motivo, nada más conocidos los hechos, el capitán guipuzcoano fue apresado y llevado a la cárcel de la Corte. Para que preparasen su defensa, el 11

[24] La arenga a las tropas por parte de los capitanes y generales ha sido una constante a lo largo de la Historia de la guerra. La tropa sin rango, y sin un especial sentido del honor, sólo se dejaban la piel luchando si alguien les daba buenas razones para hacerlo. Un buen discurso patriótico antes de entrar en combate era una de las funciones más importantes de todo buen capitán.

de agosto de 1568 otorgó poderes a su padre, Juan Pérez de Arcilla, a su hermano del mismo nombre y a Francisco de Guernica, todos ellos vecinos de San Sebastián.

El fiscal pedía la pena máxima, es decir, la pena de muerte, acusándolo de perder un barco de Su Majestad que costaba unos 40.000 ducados por cobardía. Sin embargo, cinco horas de defensa bizarra del buque ponían en duda esa supuesta actitud medrosa que se le imputaba. La defensa lo pudo demostrar con solvencia porque los hechos no dejaban lugar a la duda.

Además plantearon otras incógnitas. La más importante, consistió en cuestionar la actuación del general de la armada Pero Menéndez de Avilés. Realmente fue un error separar su gran armada y enviar a tres de sus galeones a verificar si los cuatro navío avistados eran o no enemigos. Había muchos rumores sobre presencia de turcos en las costas peninsulares. Era correr un riesgo innecesario. Incluso en caso de que los enemigos no hubiesen sido una armada de 37 velas sino sólo los cuatro navíos avistados, iban en inferioridad numérica. Máxime cuando el propio Menéndez de Avilés había promovido que todos sus barcos fuesen en conserva hasta la Florida[25]. También cuesta creer que la gran armada de Avilés que viajaba unas pocas leguas delante de los tres galeones no avistara la enorme armada enemiga. Por otro, lado, mucho más cuestionable fue la actuación del capitán Mendaro que viajaba muy cerca de Arcilla. No sólo no aceptó unir sus fuerzas sino que enfiló su galeón rumbo a la costa, encallando el navío y dejándolo a merced de los enemigos. No sabemos qué pudo pasar con este capitán porque el juicio no aporta ni un solo dato al respecto. Pero está claro que su actuación fue muchísimo más irregular que la del capitán Arcilla.

Quedó bien demostrado por la defensa que el capitán Martínez de Arcilla no acudió en defensa de Ojeda porque no pudo. Y prueba de ello era que su galeón apenas se movió de su sitio. Ni tuvo aparejo para acudir en ayuda de su compañero ni tampoco para emprender la huída. De hecho a las 22:30 tomaron el galeón del capitán Ojeda y tan sólo una hora y media después, es decir a las 12:00 estaban atacando de lleno el galeón Santa María del capitán Arcilla. Éste además estuvo apercibiendo a sus hombres para el combate, preparando la artillería y despejando la cubierta. Su resistencia fue brutal, pues resistieron la acometida de un buen número de galeras y galeazas nada menos que durante 5 horas. Toda una eternidad.

Hasta ahí bien. El problema fue que a partir de las 5 de la mañana del lunes 6 de agosto, viendo Arcilla que todo estaba perdido decidió salvar su vida y huir, dejando abandonados a su suerte a los heridos más graves. Y digo que el problema comenzó ahí porque una de las grandes máximas de todas las armadas del mundo siempre ha sido que, en caso de siniestro, el capitán es

[25] Expediente promovido por Pedro Menéndez de Avilés para que todos sus barcos fuesen dentro de la flota, 1568. AGI, Patronato 19, R. 24.

el último que debe abandonar el barco y no el primero. Al joven Arcilla se le exigía que diese su vida y que muriese junto a sus hombres. No fue capaz de semejante renuncia; a sus 24 años no se sintió preparado para engrosar la extensa lista de valientes que a lo largo de la Historia sacrificaron su vida por la patria.

Demostró valentía pero no hasta el punto de entregar su vida. Llegados a este punto, cabría preguntarse: ¿fue reprochable su actitud? Absolutamente comprensible desde el punto de vista actual. Pero también los jueces del Consejo debieron sensibilizarse con la decisión del joven capitán de salvar su vida. De hecho, en la primera sentencia se le conmutó la pena de muerte por una condena severa en primera instancia, y tras su apelación, por una condena prácticamente simbólica. La primera sentencia, dada en Madrid el 2 de abril de 1569, le condenó a la privación perpetua del cargo de capitán, a servir gratuitamente durante seis años en las galeras reales y al pago del coste del galeón[26]. Había salvado la vida pero la condena seguía siendo extremadamente dura, especialmente en lo concerniente a la privación perpetua de su rango.

Pero, como ya hemos afirmado, la defensa apeló. Su representante en la Corte, Sebastián de Santander solicitó un nuevo plazo para hacer una nueva probanza que le fue aceptada por una Real Cédula, expedida en Madrid el 12 de julio de 1569[27]. El 14 de noviembre de ese mismo año conseguían por fin una sentencia mucho más favorable. La privación del cargo de capitán sería sólo por seis años y el servicio en galeras de tan sólo dos[28]. Parecía una sentencia justa, teniendo en cuenta que no se pudo probar su cobardía ante el enemigo, sino tan sólo su humana decisión, in extremis, cuando todo estaba perdido, de no morir junto al resto de su tripulación.

Tanto la familia como el propio encausado recibieron la nueva sentencia con enorme satisfacción. No sólo había salvado la vida, sino también su honor. Volvería a la mar, y lo haría conservando su rango de capitán. Y como lo importante era saldar cuanto ante su deuda con la Corona, no tardó en incorporase a la Armada Real de Galeras. El 12 de enero de 1570, tan sólo dos meses después de la sentencia, se personó en Gibraltar y se puso a las órdenes de Sancho Martínez de Leyva, capitán general de la Armada Real de Galeras[29].

APÉNDICE DOCUMENTAL

APÉNDICE I

[26] Véase el apéndice I.
[27] Receptoría a favor de Pedro Martínez de Arcilla, Madrid, 12 de julio de 1569. AGI, Patronato 292, N. 3, R. 79.
[28] Véase el apéndice II.
[29] Véase el apéndice III.

Sentencia en el pleito contra el capitán Martínez de Arcilla, Madrid, 2-IV-1569

"En el pleito que es entre el licenciado Gamboa, fiscal de Su Majestad en este Consejo Real de Indias, de la una parte, y el capitán Pero Martínez de Arcilla, preso, y Sebastián de Santander, su procurador, en su nombre, de la otra, sobre la acusación contra él puesta por el dicho fiscal: fallamos que el dicho licenciado Gamboa, fiscal de Su Majestad, probó su acusación y demanda en lo que de yuso era contenido, dámosla y pronunciámosla cuanto a ello por bien probada y que el dicho Pero Martínez de Arcilla no probó sus excepciones y defensiones, dámosla y pronunciámoslas por no probadas. Por ende que, por la culpa que del dicho proceso contra él resulta, le debemos de condenar y condenamos en privación perpetua del oficio de capitán y a que sirva en la de gentilhombre y sin sueldo a su costa seis años en las galeras de Su Majestad y no lo quebrante so pena de servirlo doblado y envíe testimonio de cómo se presenta en las dichas galeras dentro de cuarenta días de cómo le fuere notificada la carta ejecutoria de esta nuestra sentencia. Y más le condenamos en el valor del dicho galeón de que fue capitán, con la artillería y municiones y jarcias y la demás hacienda de Su Majestad que en él iba, y por esta nuestra sentencia definitiva así lo pronunciamos y mandamos con costas. El doctor Vázquez, el doctor Luis de Molina; el licenciado Salas; doctor Aguilera; el doctor Francisco de Villafañe; el licenciado Maldonado.

Dada y pronunciada fue esta sentencia por los señores del Consejo Real de las Indias que en ella firmaron sus nombres, en la villa de Madrid, a dos de abril de mil y quinientos y sesenta y nueve años. Diego Encinas, digo, yo el licenciado Gamboa, fiscal de Su Majestad que se me notificó esta sentencia en veinticuatro de abril del dicho año. Ha de firmar el señor don Gómez Zapata".
(AGI, Justicia 1182, N. 3, R. 1)

APÉNDICE II

Sentencia definitiva en el pleito contra el capitán Martínez de Arcilla, Madrid, 14-XI-1569.

"En el pleito entre el licenciado Gamboa, fiscal en este Consejo Real de Indias, de la una parte, y el capitán Pero Martínez de Arcilla, preso en la cárcel Real de esta corte, y Sebastián de Santander, su procurador en su nombre de la otra: fallamos que la sentencia definitiva en este dicho pleito dada y pronunciada por nos los del Consejo Real de las Indias de que por ambas las dichas partes fue suplicado en cuanto por ella condenados al dicho Pero Martínez de Arcilla en privación perpetua de capitán y a que sirviese a Su Majestad de gentil hombre en las galeras a su costa y sin sueldo alguno por tiempo y espacio de seis años fue y es buena, justa y directamente dada y pronunciada y que sin embargo de las razones a manera de agravios contra ella dichas y alegadas la debemos confirmar y confirmamos en grado de revista con que la condenación perpetua del dicho oficio de capitán sea y se entienda ser en seis años y no más y la condenación de los seis años de galeras sea en dos años y no más. Y en todo lo demás contenido en la dicha nuestra sentencia, atento lo nuevamente alegado y probado en este grado de suplicación, la debemos revocar y revocamos. Y haciendo justicia debemos absolver y absolvemos al dicho Pedro Martínez de Arcilla de la demanda contra él puesta sobre lo susodicho por el dicho fiscal y por esta nuestra sentencia definitiva en el dicho grado de revista así lo pronunciamos y

mandamos sin costas. El doctor Vázquez, doctor Aguilera, el licenciado Botello Maldonado, el licenciado Otalora.

Dada y pronunciada fue esta sentencia por los señores del Consejo Real de las Indias que en ella firmaron sus nombres en Madrid, a catorce de noviembre de mil y quinientos y sesenta y nueve años. Diego de Encinas. Este dicho día lo notifiqué a Sebastián de Santander, de nombre de su parte, en su persona, la cual dijo que lo oye".
(AGI, Justicia 1182, N. 3, R. 1)

APÉNDICE III

Certificado del contador y del veedor de las galeras de España de que el capitán Martínez de Arcilla sirve en ellas desde el 12 de enero de 1570, s/f.

"Yo Francisco de Arriola, contador de las galeras de España, y Nicolás de Pinares que sirvo el oficio de veedor de ellas por Andrés de Alva, habemos fe como en doce días de este presente mes de enero de quinientos y setenta se presentó en esta ciudad de Gibraltar, ante el muy ilustrísimo señor don Sancho Martínez de Leyva, capitán general de las dichas galeras de España por Su Majestad y del nuestro Consejo, Pedro Martínez de Arcilla, hijo del licenciado Arcilla, natural de San Sebastián, y asimismo (trajo) una sentencia firmada de Diego de Encinas escribano del Consejo de Indias, habitante en la ciudad de Madrid, por la cual parece que lo condenaron por dos años sin sueldo a servir como gentilhombre en las galeras de España y que no los quebrantase so pena de servirlos doblados, los cuales comienzan a correr desde el dicho día y a petición de Pedro Martínez de Arcilla y lo firmamos de nuestros nombres."
(AGI, Justicia 1182, N. 3, R. 1)

DERROTA DE LA ARMADA DE
MENÉNDEZ DE AVILÉS
GIJÓN
PORTUGALETE
CASCAIS
SANLÚCAR DE BARRAMEDA
BATALLA EN
ARENAS GORDAS

Consejo Año de 1569.

El Señor Fiscal.

Con

D. Pedro Martinez Garailla
vez.º de Sanseuastian.

Sre

Haver de Samparado su Navio
y la Gente de el.

R.ox Años

JUSTICIA, 1182

DATOS DEL AUTOR

Doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla. Es miembro correspondiente de la Academia de la Historia de la República Dominicana.

Ha estudiado especialmente las relaciones entre España y América en el siglo XVI, habiendo publicado una docena de libros así como una veintena de ponencias en Congresos nacionales e internacionales. Asimismo, ha dado a la estampa medio centenar de artículos en las más prestigiosas revistas modernistas y americanistas, como Hispania, Ariadna, Revista de Historia Naval, Studia Historica, Asclepio, Revista de Historia Social y Económica de América, Archivo Hispalense, Clío, Iberoamerikanisches Archiv, Archivo Dominicano, Ecos, Iacobeus, Hispanic Americam Historical Review, Jarbuch für Geschichte Lateinamerikas, Revista de Indias, Iberoamericana, Boletín Americanista, Revista Complutense de Historia de América, Temas Americanistas e Hispania Sacra, entre otras.

Actualmente enseña Historia, como funcionario de carrera, en el cuerpo de profesores de Enseñanza secundaria de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Almendralejo, 5 de septiembre de 2008

Esteban Mira Caballos
C/ Granados 8, 1º C
06200 Almendralejo
E-mail: caballoss@terra.es

Secretaría de la Revista de Historia Naval:

Tengo el gusto de remitir un nuevo artículo para su publicación en vuestra revista, si al consejo asesor le parece oportuno.

¡OJO! IMPORTANTE: **en la última página del artículo aparece *un mapa muy mal acabado* porque no tengo los medios cartográficos ni los conocimientos técnicos para confeccionarlo mejor. Así no se puede publicar; os lo mando a modo de referencia por si, partiendo de esos datos, queréis elaborar uno más digno.**

Sin más que decirles por ahora, y esperando que el trabajo sea de su agrado me despido con un cordial saludo.

Fdo:
Esteban Mira Caballos