

LOS ECOS DE LEPANTO. LAS GALEAZAS Y GALERAS ESPAÑOLAS EN EL ATLÁNTICO ¹

Enrique GARCÍA-TORRALBA PÉREZ
Licenciado en Derecho
Recibido: 10/08/2021 Aceptado: 30/08/2021

Resumen

El presente trabajo es una indagación sobre las galeazas, desde su origen veneciano y su empleo en Lepanto, hasta los ejemplares posteriores construidos en otros países, y en particular en España. Para ello se aportan algunos datos técnicos de estos buques tan poco conocidos, y se estudia su empleo en aguas atlánticas, tanto en la campaña de las Azores en 1583 como en la posterior empresa de Inglaterra de 1588. Asimismo, se analiza la génesis de su empleo, su comportamiento y los resultados esperados y obtenidos, así como las unidades construidas o proyectadas después de esos acontecimientos. Por último, se examina también su complemento indispensable: las galeras, así como el empleo conjunto proyectado de ambos tipos de buques como una unidad táctica y su evolución posterior.

(1) Debemos dejar claro que en este trabajo nos ocupamos exclusivamente de las galeazas mediterráneas españolas, sin referirnos a las también así llamadas construidas en el Cantábrico, buques por completo diferentes y de los que ya se han ocupado otros autores como Casado Soto (*Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*) o Eduardo Trueba (*Las galeazas cantábricas de D. Álvaro de Bazán. Arqueos, mediciones e historial marítimo*).

Palabras clave: galeazas, galeras, Lepanto, Azores, Armada contra Inglaterra, construcción naval en Lisboa y en Nápoles para las armadas de Felipe II

Abstract

Galleasses are studied, from their Venetian origin and their use in Lepanto, as well as later specimens built in other countries and, in particular Spain, providing some technical data of these little-known vessels and studying their use in Atlantic waters, both in the Azores campaign in 1583 as in the later England enterprise of 1588; The genesis of their employment, their behavior and the expected and obtained results and the units built or projected after these events are analyzed. Its indispensable complement, the galleys, as well as the projected joint use of both types of ships as a tactical unit and their subsequent evolution are also examined.

Key words: galleasses, galleys, Lepanto, Azores, Armada against England, shipbuilding in Lisbon and Naples for the armadas of Philip II

LEPANTO representó un hito en la historia naval por varios motivos. El principal, porque fue el culmen de la confrontación entre cristianos y turcos en el Mediterráneo². Después de Lepanto, y a pesar de la aparente e inmediata recuperación otomana, el imperio turco ya no volvió a representar una amenaza semejante a la que suponía antes de esa fecha. En segundo lugar, porque representó el mayor esfuerzo de coligación de las armadas cristianas, el cual, por otra parte, tampoco se volvió a repetir. La paz particular entre Venecia y Turquía, de un lado, y la creciente amenaza atlántica a los intereses españoles, de otro, alejaron el centro de gravedad estratégica global del Mediterráneo.

Desde un estricto punto de vista de técnica naval, Lepanto supone también un momento importante. En este choque, la galera mediterránea alcanza su apogeo operativo, al que seguirá un descenso paulatino pero constante en el número de sus unidades, lo que la hará pasar de ser el elemento básico de combate a constituir un factor puramente residual y relegado a funciones marginales. Finalmente, Lepanto supone el bautismo operativo –ciertamente deslumbrante, pero fugaz– de una clase de buque, las galeazas, que constituye el objeto de este trabajo.

Nos referiremos ante todo a los buques de este tipo que combatieron en Lepanto y a sus características, para dedicarnos luego a los buques españoles.

(2) La referencia al mundo cristiano en su conjunto no hace justicia a la realidad. Es sabido que Francia, sobre todo, pero también Inglaterra, apoyaron o estimularon a la Sublime Puerta a atacar a España, anteponiendo sus propios intereses nacionales a los de la cristiandad en general.

Nos referiremos también, accesoriamente, a las galeras que operaron en el Atlántico, las cuales constituyen, como veremos, un complemento indispensable de las galeazas.

Las galeazas

La galeaza nace en Venecia ante la amenaza turca y como transformación de uno de los modelos de galera utilizados en la república, la galera *grossa* o *da mercato*. En efecto, además de la galera ordinaria de combate, también llamada «galera sutil», se empleaba otro modelo más grande, dedicado al transporte de mercancías de escaso volumen y elevado valor. Su diferencia con la galera de combate residía en su mayor tamaño y más elevada obra muerta, aunque manteniendo un único puente.

Esta especie de galera de mayor capacidad fue el modelo de origen de la galeaza veneciana cuando la presión naval turca y las limitaciones demostradas en la batalla de Prevezza (1538), por ser la flota exclusivamente de galeras, hicieron comprender que se necesitaba un instrumento que permitiera quebrantar el empuje de las escuadras otomanas mediante un mayor soporte artillero. Y, para esta función, la galeaza mercante, con sus mayores dimensiones y con las modificaciones oportunas, se adaptaba perfectamente, pues es de destacar que estas naves mercantes, en virtud de sus valiosos cargamentos, además de navegar siempre en formaciones de dos o tres unidades, portaban también un artillado respetable; así, una de ellas, en 1541, montaba un cañón de 50 libras de bala, otro de 20, 1 falcón de 6, 5 falconetes de 3 y otras 2 piezas gruesas antiguas de escaso valor artillero. Bastaba, por tanto, incrementar este armamento y reforzar las estructuras de la nave para soportar el aumento de peso.

En 1564 se decidió reestructurar algunas de estas naves mercantes para adaptarlas a su empleo militar, trabajos acelerados a partir de 1567 como consecuencia del deterioro de la situación en el Mediterráneo. Y así, en 1571 se pudo disponer de doce estas unidades, de las que seis se integraron en la flota de la Santa Liga al mando de Francesco Duodo³.

No conocemos con exactitud las dimensiones de las galeazas venecianas, pero por el capitán Pantero Pantera sabemos que eran, aproximadamente, un tercio mayores que las galeras ordinarias⁴, y siendo estas de unos 180 pies de eslora, la galeaza sería de unos 240 pies, y su quilla, de unos 217. También se diferenciaban en no tener una relación eslora : manga tan elevada como las galeras, limitándose a la de 1:5 frente a la de 1:7 de estas; como consecuencia, su manga sería del orden de 48 pies, suficiente para el juego de la artillería de los costados y para la mayor capacidad de la cámara de remos, necesaria por

(3) Otras tres galeazas y once galeras venecianas llegaron demasiado tarde a Mesina y no pudieron intervenir en la batalla.

(4) PANTERA, Pantero: *L'Armata Navale del Capitan (...) Gentil'Homme Comasco & Cavalliero dell'Habito di Cristo ...*, Roma, 1614, p. 44.



Galeaza mercante veneciana del siglo xv, origen de la galeaza

el mayor número de remeros por banco. Eran, por tanto, buques notablemente más grandes y menos afinados que las galeras, con un volumen sumergido bastante superior, todo lo cual se traducía en una menor velocidad, pero un mayor aguante de mar y de vela.

El mismo Pantera nos da una descripción somera de estos buques:

«Las galeazas son los mayores buques de todos [los de vela latina], son largos, estrechos en proporción a su longitud; tienen las mismas partes y miembros que la galera. Llevan tantos remos como una galera ordinaria de 25 o más bancos, pero mucho más lejos el uno del otro al ser la galeaza casi un tercio más larga que la galera ordinaria y la palamenta es también un tercio más larga y más alta; el remo es mucho más largo que el de la galera y para usarlo son necesarios, al menos, siete hombres. Llevan siempre tres árboles, el maestro, que es grandísimo y muy grueso, el trinquete y el de mesana; y llevan tres velas. Tienen el timón a la navarresca, es decir, al uso de la nave, y a los lados del timón llevan dos grandes remos que ayudan a hacer girar el buque más deprisa al ser un cuerpo tan grande y tan pesado; son lentos (...) Tienen en la popa y en la proa dos grandes plataformas en donde van los soldados y la artillería (...) Llevan siempre alrededor la empavesada alta, firme y fija con aberturas desde las cuales los soldados disparan los mosquetes y arcabuces contra los enemigos sin que estos puedan verlos ni ofenderlos. Tienen una calle, corredor o sendero que circunda todo el cuerpo de la galeaza por dentro sobre el cual están los soldados con mucha comodidad tanto para combatir como para descansar. Tienen también la corsia [crujía] en el centro, que va de popa a proa; tienen una sola cubierta bajo la cual hay múltiples divisiones de cámaras y estancia».

No conocemos con detalle las dotaciones de las galeazas de Lepanto, pero sí sabemos las que tenían en 1601 las galeazas *Capitana* y *Conserva*: 538 hombres la primera (incluidos 12 artilleros, 136 oficiales y soldados y 290 galeotes, de los que veinticinco eran de reserva), y 509 la segunda (incluidos 12 artilleros, 126 soldados y 270 galeotes). Los remeros eran seis por banco, frente a los tres o cuatro de las galeras ordinarias, que además solo contaban con 48 soldados⁵.

Otra característica de estos buques era que, por sus mayores dimensiones y su obra muerta más elevada, podían mantenerse, relativamente, en el mar en invierno, cosa que no podían intentar las galeras.

El artillado de las galeazas venecianas de 1571⁶ se componía de 2 culebrinas de 50 libras de bala, 2 de 30, 2 de 20, 4 de 14, 4 cañones de 30, 4 falcones de 6, 2 falconetes de 3, 2 pedreros de 30 y 12 pedreros de 3. Debe tenerse en cuenta que la libra veneciana para pesar la artillería era la *libra sottile*, de 301,230 gramos, y no la *libra grossa*, de 476,999, por lo que el peso total de andanada, trasladado a libras de Castilla, ascendía a 328. Si a ello le añadimos el fuego de los mosquetes y arcabuces de la numerosa infantería embarcada, efectuado a través de las portas de la empavesada, la potencia resultaba demolidora para unos buques tan desprotegidos y de tan ligeras estructuras como las galeras.

La distribución de esta artillería puede deducirse de los documentos de la época. Así, de una propuesta hecha después de la batalla por el comandante de las galeazas, Francesco Duodo, para aligerar el artillado de estas naves, sabemos que la distribución era la siguiente:

- en la proa, en crujía, dos culebrinas de 40 y otras dos de 20;
- también en proa, «nel balaor» (¿?), 2 de 14 y 4 pedreros de 12;
- a los cinco bancos desde la proa, dos cañones de 20;
- a los seis bancos, dos pedreros de 12;
- a mitad del buque, dos cañones de 30;
- en el cuarto banco desde la popa, dos cañones de 20;
- en el sexto banco desde la popa, dos pedreros de 12;
- en el décimo banco desde la popa, otros dos pedreros del mismo calibre;
- a popa, dos culebrinas de 14 y, sobre ellas, dos falcones de 6.

Como resulta de esa enumeración, las culebrinas se situaban en el eje longitudinal del buque, por ser esta la única posición capaz de admitir su retroceso, y las piezas de mayor calibre, a proa, en posición de caza y para permitir abrir el fuego a la mayor distancia posible. El resto de las piezas, de menor calibre y longitud, como los cañones y, sobre todo, los pedreros, se colocaban en los costados, y dado que debían situarse al nivel de los remos

(5) CANDIANI, Guido: *Dalla galea alla navi di linea. Le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*, Biblioteca del Laboratorio di Storia Maritima e Navale, 2009, p. 202.

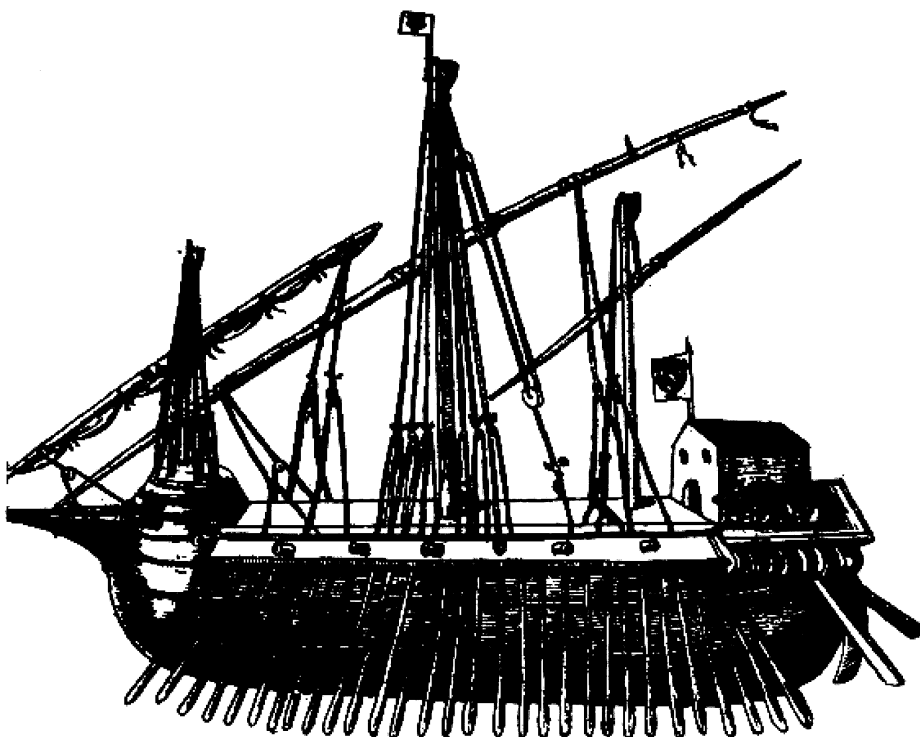
(6) MORIN, Marco: *Le galeazze a Lepanto*, Fondazione Civiltà Bresciana, 2012, p. 110.



Posición de las galeazas en Lepanto. En la imagen solo se aprecian cuatro de las seis desplegadas; las otras dos están ocultas por las roturas del papel. Se advierte la posición adelantada de estos buques, «a un tiro de cañón» respecto de la línea de batalla cristiana, para permitir el libre juego de su artillería. (Archivo General de Simancas, Mapas, Planos y Dibujos [MPyD], 10, 081, Estado, leg. 1134)

por razones de estabilidad y de eficacia del tiro rasante, cada pieza exigía liberar dos bancos en el momento del combate. Probablemente empleaban una plataforma móvil y con ligera inclinación, para reducir al mínimo el retroceso. Según las narraciones de muchos de los presentes, el fuego se realizó «en rotación», es decir, disparando primero las piezas de proa, las galeazas girarían luego sobre sí mismas para hacer fuego con el costado, y después, sucesivamente, abriendo fuego las piezas de popa y las del costado opuesto⁷. La maniobra de rotación pudo ser realizada por su propia palamenta o, más probablemente, ayudada por algunas embarcaciones auxiliares tipo galeota o inferiores.

La representación gráfica de las galeazas de Lepanto ha sido objeto de diversas interpretaciones. Una de las más existosas fue la de Bartolomeo Crescencio en su obra *Nautica mediterranea* (Roma, 1607)⁸, que reproducimos a continuación.



Representación de una galeaza por Bartolomeo Crescencio en *Nautica mediterranea*, Roma, 1607, p. 82

(7) *Ibíd.*, pp. 113 y 114.

(8) La imagen de Crescencio se ha reproducido en múltiples publicaciones como verdad inconcusa. Solo a título de ejemplo, en FINCHAM, John: *A History of Naval Architecture*, 1851.

No obstante, modernamente esta propuesta ha sido considerada errónea por diversas razones, y fundamentalmente por la forma troncocónica del castillo de proa –incompatible con el tamaño y el retroceso de las piezas de artillería de elevado calibre allí situadas–, por la existencia de un puente sobre la cámara de remo, y por la colocación de la artillería de los costados en ese puente irreal y por encima de la palamenta. En este sentido se manifiesta Marco Morin en la obra citada. También es irreal el número de remos.

Por todo ello, y por coincidir con las exigencias de su artillado, según hemos expuesto anteriormente, consideramos que la representación más correcta de las galeazas es la que aparece en el dibujo de Simancas y cuyo detalle ampliado ofrecemos en la figura de la página siguiente. Este dibujo está datado, además, en 1571, el mismo año de Lepanto, según resulta de la copia del mismo realizada por Aparici en ese archivo en 1844. Parece evidente que se trata de un documento realizado por testigos presenciales en los momentos inmediatos a la batalla, lo que lo dota de una elevada autoridad. Coincide también –relativamente, pero más que la de Crescencio– con las representaciones pictográficas de las galeazas españolas de 1588, como veremos más adelante⁹.

El comportamiento de las galeazas venecianas en Lepanto fue espectacular: remolcadas por galeras ordinarias –el viento era contrario, del oeste– hasta situarse a una distancia de tiro de cañón delante de la línea cristiana, cumplieron plenamente su función de quebrantar y romper el empuje de la línea turca, hasta el punto de que el propio don Juan reconoció a Francesco Duodo que habían sido un elemento básico de la victoria.

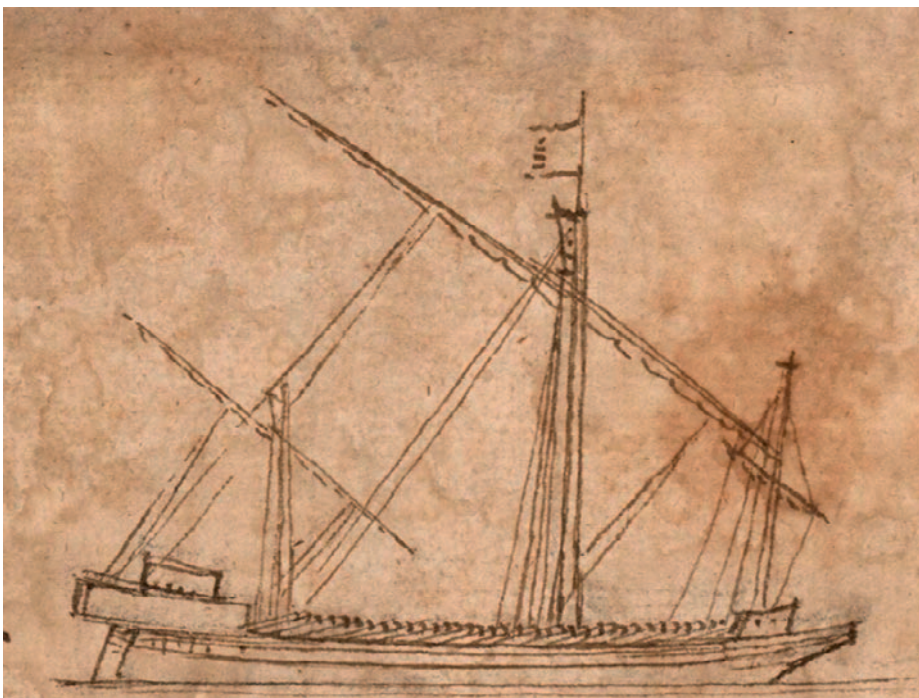
Sin embargo, no todo se consideró positivo. Al final de la campaña, el capitán general de mar Foscarini –al que sucedió Sebastián Veniero– creyó necesario subrayar que las galeazas eran útiles en batalla solo en el caso de que el enemigo quisiera combatir o no tuviera posibilidad de eludir el combate, como había ocurrido en Lepanto. Pero, en caso contrario, adoptar la idea de la ineludibilidad de su empleo era no solo infructuoso, sino incluso peligroso, porque entonces a la armada enemiga, más rápida, le cabría siempre la posibilidad de rehuir el combate, en cuyo caso no podría ser seguida por las más pesadas galeazas, que de esta manera impondrían una gran servidumbre táctica a la armada en que se integrasen¹⁰.

A pesar de esta reserva, las galeazas permanecieron largo tiempo vigentes en las flotas venecianas. Así, en noviembre de 1617, tres galeazas formaban parte de la escuadra que se enfrentó a la del duque de Osuna en el Adriático¹¹. Y, en junio de 1645, Venecia oponía a los turcos una flota de seis galeazas, además de cincuenta galeras, cuarenta buques de aparejo redondo y cuatro

(9) En las fuentes impresas españolas coetáneas se definen las galeazas como «vaxeles de la misma hechura que la galeras pero muy mayores y traen las popas y proas como castillejos». ARROYO, Marco Antonio: *Relación del progreso de la Armada de la Santa Liga*, Milán, 1576.

(10) CANDIANI, ob. cit., p. 21.

(11) SIRAGO, Maria: «D. Pedro Giron (*sic*) de Osuna, vicerè “corsaro” tra Sicilia e Napoli nei primi anni del Seicento», Academia Edu, 2021.

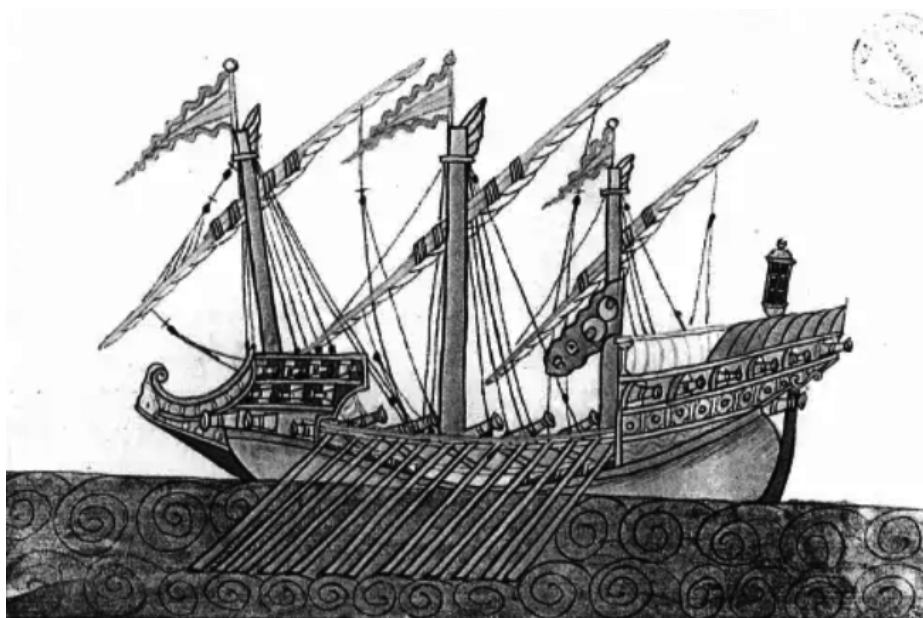


Detalle del plano de la pág. 14

brulotes¹². En realidad, la marina veneciana, hasta bien entrado el siglo XVIII, siguió construyendo y empleando galeazas, integradas en la armada sutil, que en 1715 todavía se componía de dos galeazas, diez galeras y diez galeotas¹³. En esta continuidad de empleo pesaban no solo razones técnicas, sino también motivaciones políticas, fundadas en el prestigio alcanzado por estos buques en Lepanto. En este sentido, en 1631 se consideraba, erróneamente, que los buques de aparejo redondo eran imperfectos y poco útiles, a diferencia de las galeazas, que «siempre son útiles y fructíferas, incluso con la reputación de su nombre, propio de nuestra república, de tal modo que mueven a

(12) MORO, Federico: *L'ultima offensiva del Leone. Venecia ai Dardanelli, 1649-1657*, Leg edizioni Srl, 2020.

(13) CANDIANI, Guido: *I vascelli de la Serenissima. Guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna, 1650-1720*, Istituto Veneto de Science, Lettere ed Arti, 2005, p. 496. Hay referencias a las galeazas en las armadas venecianas en 1645, 1666, 1675, 1683 y 1692, entre otras. Del mismo autor es también útil «Vele, remi e cannoni: l'impiego congiunto de navi, galee e galeazze nella flota veneziana, 1572-1718», en ÍDEM, y LO BASSO, Luca (eds.): *Mutazione e permanenze nella storia navale del Mediterraneo, secc. XVI-XIX*, FrancoAngeli, Milán, 2010, 116-162.



Galeaza turca posterior a Lepanto. (De la obra de Candiani citada)

admiración y envidia, máquinas que apoyan los intereses públicos y los honran tanto»¹⁴.

Naturalmente, las galeazas fueron evolucionando técnicamente con el tiempo; y así, sabemos que las primeras, muy pesadas, fueron pronto objeto de mejoras, sin duda para salir al paso de las objeciones formuladas por Foscarini, a las que ya nos hemos referido. Pantera nos dice, en efecto, que en 1571 las galeazas, no pudiendo ponerse en la posición asignada por falta de viento, debieron ser remolcadas por otras galeras más ligeras, «pero hoy, habiéndose afinado el arte y la disciplina, tanto de fabricar como de armar los buques, hacen en el maravilloso arsenal de Venecia desde hace poco tiempo, galeras grandes tan ágiles que, a pesar de no ser inferiores en tamaño a las otras hechas anteriormente en el mismo arsenal, incluso agravado por la artillería, son tan prestas y flexibles que pueden competir en velocidad con las [galeras] sutiles».

El empleo de estos buques en Lepanto había sido tan resolutivo que el modelo fue rápidamente adoptado por otras marinas mediterráneas; desde

(14) Decreto del Senado de Venecia de 27 de mayo de 1631 acordando la construcción de galeazas. Cit. por Lazzarini, Antonio: *Boschi, legnami, costruzioni navali. L'Arsenale di Venezia fra XVI e XVIII secolo*, Viella, Roma, 2021, p. 126.

luego, lo adoptaron los turcos mediante la transformación de sus grandes mahonas, como se refleja en la imagen precedente. Incluso antes de Lepanto, el gran ducado de Toscana se había anticipado construyendo dos unidades de este tipo pero, al decir de Foscarini, no con mucho éxito¹⁵.

En España, la acogida del modelo fue igualmente positiva, D. Juan de Austria, en carta al Rey de 28-12-1571 destacaba «cuan útiles» habían sido estos buques. En 1572, y con motivo de la armada que la Santa Liga pensaba reeditar para el siguiente año, el propio Felipe II proponía reunir, además de 300 galeras, «hasta doce galeazas, por ser esta manera de navíos de tanto servicio y si se pudiera llegar hasta veinte se debería procurar»¹⁶.

El rey acomete su construcción sirviéndose de sus posesiones italianas pues, en efecto, las dos primeras unidades de este tipo se construyeron en Nápoles, como medida de precaución ante un eventual renacer de la amenaza turca. Sin embargo, no fue en el Mediterráneo donde se emplearon por primera vez, toda vez que la primera noticia de que disponemos sobre estos buques es de 1583, en que estas dos galeazas, construidas en Nápoles, participaron en la conquista de la isla Tercera, en las Azores. Así resulta de la carta enviada por Felipe II al marqués de Santa Cruz el 10 de febrero de 1583, donde se indica que en la armada dispuesta al efecto habrían de ir «doce galeras (...) y las dos galeazas que vinieron de Nápoles para la empresa»¹⁷. No tenemos datos de sus características técnicas ni de las artilleras, si bien hemos de suponer que se trataba de buques muy semejantes a los venecianos de Lepanto, de los que serían una copia más o menos afortunada. Fueron llamadas *Capitana* (capitán, Juan Ruiz de Velasco) y *Patrona* (capitán, Perucho Morán). Conocemos asimismo las dotaciones de ambos buques, que se componían de la siguiente forma:

GALEAZAS	GENTE DE MAR	GENTE DE GUERRA	REMEROS	TOTAL
<i>Capitana</i>	96	101	250	447
<i>Patrona</i>	92	214	246	552

También sabemos que las dos galeazas resultaron buques un tanto pesados, y que fueron dotadas de velas redondas para operar en el Atlántico. Más adelante volveremos sobre ambos aspectos, que son de capital importancia. De estas dos unidades no se vuelve a tener noticia hasta el 15 de diciembre de 1586, por carta que envía al rey, desde Cartagena de Indias, Álvaro Flores anunciando la llegada a ese puerto de la Flota de Tierra Firme y de dos galeazas, que deben de ser, sin duda, las de 1583, que acompañaban a la Flota ante

(15) Citado por CANDIANI, ob. cit., p. 126.

(16) «Relación de las fuerzas que ha parecido que convendría que se junten por los coaligados el año venidero de 1573», documento enviado a D. Juan de Austria, firmado por Antonio Pérez, sin fecha, *Colección de documentos inéditos del Archivo General de la Corona de Aragón* (CODOIN 3), p. 106.

(17) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, t. LXI.

la eventual presencia de Drake en esas aguas. No se tienen noticias posteriores de las mismas¹⁸.

La siguiente oportunidad en que se emplearon las galeazas españolas fue de nuevo en aguas atlánticas, con ocasión de la empresa de Inglaterra de 1588, y ahora con resultado adverso pues, en efecto, es una opinión común que estos buques resultaban inapropiados para su empleo en el Atlántico, y que su imprudente utilización en él fue la causa determinante de su fracaso. Esta es la cuestión medular de este trabajo.

En 1588, España disponía de ocho galeazas: las dos participantes en la jornada de la Tercera, construidas en Nápoles, y seis nuevas del mismo origen, dos de las cuales estaban todavía en construcción; sin embargo, las dos más antiguas estaban en ese momento en el Caribe, como hemos visto, y no parece que se pensara en ellas para la empresa de Inglaterra. Así, el 11 de febrero de 1587 decía el rey al conde de Miranda, virrey de Nápoles:

«Habiendo bien considerado lo que pueden acá servir las galeazas, es menester que si hay recaudo para armarse todas seis vengan acá juntas, y si no, que vengan las cuatro a lo menos, y estas sean las dos que envié acá el Duque de Osuna, y las otras dos que no han venido a España, si están a punto, porque las otras dos que envié el Comendador Mayor de Castilla como fueron las primeras que se hicieron, se echó de ver que salieron algo más pesadas; y a todas es necesario se les hagan velas redondas, como a naves, de la manera que se les hicieron en Lisboa a las que fueron a la Tercera»¹⁹.

Parece deducirse de esta carta que la seis previstas para la empresa de Inglaterra son las nuevas napolitanas, si se hubiera terminado la construcción de las dos últimas, y en otro caso serían solo las cuatro disponibles, pero sin considerar las dos que estuvieron en la Tercera en 1583, sin duda por las razones antedichas. Y también resulta que las seis nuevas se diferenciaban de las dos primitivas en que se habrían resuelto los problemas de diseño o de construcción que las hacían demasiado pesadas. En este punto, por tanto, las galeazas napolitanas habían seguido el ejemplo de las venecianas, que también habían superado la pesadez inicial. Parece que el espionaje industrial de la época funcionaba con eficacia.

Las cuatro galeazas que vinieron a España y participaron en la Gran Armada fueron la capitana, *San Lorenzo*, y las llamadas *Napolitana*, *Zúñiga* y *Girona*, construidas en 1583 las dos primeras y en 1584 las dos últimas²⁰.

Desgraciadamente, desconocemos sus dimensiones, salvo que arqueaban unas 500 toneladas²¹. Sí se dispone de alguna información sobre su artillado,

(18) Museo Naval de Madrid (MNM), Ms. 31, cit. en GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. Ignacio, y otros: *La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604) (1988-2015)* II, 2015, doc. 1077.

(19) Archivo General de Simancas (AGS), Estado-Nápoles (EN), leg. 1089-95.

(20) *La batalla del Mar Océano* V, pp. 342ss.

(21) AGS, Gran Armada (GA), leg. 254-288. J.L. Casado Soto (*Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988, p. 223) da unas dimensiones para las galeazas

equipamiento y dotaciones, gracias a los inventarios de estos buques realizados en Nápoles antes de partir para España²². Por lo que al primer apartado se refiere, la completísima información ofrecida detalla el número y clase de piezas, así como sus dimensiones, expresadas en unidades de medida napolitanas. Dado que estas eran diferentes de las españolas, añadimos la conversión de sus pesos de andanada, a efectos de la comparación con las de los otros buques de la armada. Se resumen en el siguiente cuadro:

BUQUE	NÚM. DE PIEZAS	LIBRAS DE NÁPOLES	LIBRAS ESPAÑOLAS
<i>S. Lorenzo</i>	49	564	394
<i>Napolitana</i>	50	520	362
<i>Zúñiga</i>	54	466	324
<i>Girona</i>	50	517	360

Es de señalar que en el número de piezas se incluyen los esmeriles de pequeño calibre, en número aproximado de 20 unidades por buque.

Lo que significan estas cifras se aprecia considerando que el buque de mayor potencia artillera de la armada, el galeón *San Juan*, tenía una andanada de 550 libras de Castilla, pero era una excepción, pues la capitana de Oquendo solo disponía de 251 libras; la de Valdés tenía 298, y la de Vizcaya, el galeón *N.ª S.ª de Begoña*, 222 libras, cifras todas, salvo la del *San Juan*, notablemente inferiores a las de cualquiera de las galeazas. El peso total de andanada de la agrupación de las cuatro galeazas (1.440 libras), y la posibilidad táctica de moverse con independencia del viento, otorgaba a estos buques una potencia temible y hacía de esta agrupación, sin duda, la más potente de la Gran Armada. Solo esta circunstancia explica el interés en contar con la misma manifestado por el rey.

Las dos galeazas en construcción en Nápoles tenían un artillado ligeramente diferente, consistente en 50 piezas con un peso de andanada de 456 libras de Nápoles, equivalentes a 317,9 de Castilla²³. El documento que menciona el artillado de las dos nuevas galeazas²⁴ nos informa de su distribución en el buque, que era como sigue:

napolitanas de 40 m de eslora, casi 11 de manga y 4,30 de puntal, criterio seguido por los autores del citado corpus documental *La batalla del Mar Océano*. Sin embargo, estas cifras son una especulación, fundada en el presumible origen del Galeón de Florencia, por lo que carecen de soporte documental. Son, además, contrarias a la opinión del capitán Pantera, arriba expuesta.

(22) AGS, GA, Mar y Tierra (MyT), leg. 214-46, Nápoles, 8/5/1587.

(23) Asumimos que los calibres y pesos citados son de la medida de Nápoles, pues se trataba de artillería fundida en ese reino por fundidores locales (Jusepe Palmier), que funcionaban con las medidas de la tierra. En caso de tratarse de medidas de Castilla, los calibres y la potencia serían muy superiores, según las cifras que hemos apuntado.

(24) AGS, EN, leg. 1089-64, carta del virrey de Nápoles a Felipe II, 22/09/1587.

- a crujía, dos cañones de 40 libras de bala;
- en los «jugos» de proa, supuestamente a las dos bandas de los anteriores, 2 medios cañones de 25 libras;
- en el castillo de proa, es decir, disparando por los costados del castillo, 2 sacres de a 8 libras, 6 de a 6 y 2 medios sacres de a 4, por mitad en cada banda del castillo;
- «por las bandas derecha y siniestra», es decir, por los costados, 8 pedreiros de a 17 libras de bala de piedra y 20 esmeriles disparando bala de 2 libras;
- en los «lugares del árbol», o sea, en los costados, a la altura del palo mayor, 2 medios cañones de 20 libras;
- en popa, 2 medios cañones de 35 libras. Creemos que estas piezas debían de estar en crujía en función de guardatimones, dada la forma peculiar de combate de las galeazas;
- en los jardines de popa, 2 sacres «que guarden popa» de 6 libras de bala y 2 medios sacres «que guarden la mar» o disparando por el costado.

En cuanto al equipamiento de las galeazas, los inventarios nos dicen que disponían de tres árboles o mástiles: mayor, mesana y trinquete; no obstante, al cambiarse su aparejo latino por velas redondas, los mástiles debieron cambiarse necesariamente por otros de forma y dimensiones muy diferentes, y habría que añadirles masteleros y vergas en la medida necesaria, modificaciones importantes que consumieron varios meses de trabajo, máxime teniendo en cuenta que también se modificaron los aparejos de las galeras de la armada. Estaban dotadas también de dos anclas de diferente tamaño (20,70 y 7,75 quintales, respectivamente) y un rejón.

Por lo que respecta a la palamenta, disponían de 48 bancos de remos, 24 por cada banda, es decir, algo menos que las galeras, las cuales contaban con 25/27 bancos, y ello a pesar de tener que mover un cuerpo más pesado, lo que explica que fueran más lentas que ellas y que tuvieran que ser auxiliadas por las mismas en caso de urgencia. En el momento de salir hacia España disponían de 50 remos, con un solo repuesto de dos por buque. Posteriormente, ya en Lisboa se les añadieron 100 remos más de respeto (25 por buque), contruidos en Guipúzcoa, de las siguientes dimensiones: longitud, 19 varas de España (15,88 m); anchura de la pala, dos palmos (0,4179 m); grosor, en redondo, hasta la mitad de su longitud, 4 palmos, y desde la mitad hasta la pala, dos palmos. El manejo de estos enormes remos requería el trabajo de 6/7 hombres, de manera que, considerando 48 bancos, se necesitaban 288/336 remeros, sin contar reservas para suplir bajas por enfermedad o en combate.

Las galeazas de la Tercera de 1583, presumiblemente más pesadas que las posteriores, no alcanzaban esas cifras de remeros, como hemos visto anteriormente, lo que solo les permitía cinco hombres por remo, si bien contaban con el auxilio propulsor de las doce galeras que acompañaban a la armada, cada una con 180 remeros.

Los buques de 1588 tenían el mismo problema de escasez de fuerza humana. Salieron de Nápoles con solo 943 remeros, con cifras unitarias que oscilaban entre los 272 de la capitana *San Lorenzo* y los 219 de la *Napolitana*, claramente insuficientes por cuanto solo permitían una dotación promedio de 4,9 remeros/banco²⁵. Estas dotaciones fueron incrementadas en Lisboa tomando remeros de las galeras que quedaban en puerto, bien transfiriéndoles 200 remeros adicionales, bien, además, sustituyendo otros ochenta de los más inhábiles de los que traían las galeazas²⁶. Al final, en enero de 1588, se decidió elevar el número de remeros hasta los 1.200, sobre la base de asignar seis por banco y elevar a cincuenta el número de bancos de cada buque sobre las 48 iniciales, es decir, incrementando un remo más por banda hasta los veinticinco²⁷. No obstante, las cifras reales arrojaban un déficit de 390 remeros para completar las cifras previstas, ya de por sí demasiado bajas. Este déficit iba desde los 99 remeros de la capitana *San Lorenzo* hasta los 116 de la *Girona*; ello se traducía en una inadecuada dotación, que no podía sino disminuir el rendimiento esperado de estos buques. En cuanto a la gente de cabo, a la salida de la armada en julio de 1588 se contaban los siguientes efectivos:

BUQUE	TROPA	MARINERÍA	TOTAL
GALEAZAS			
<i>S. Lorenzo</i>	270	130	400
<i>Zúñiga</i>	180	112	292
<i>Girona</i>	170	120	290
<i>Napolitana</i>	124	115	239

Las galeras

A diferencia de las galeazas, existe una amplia literatura sobre las galeras ordinarias y un conocimiento bastante extendido acerca de ellas. No es preciso, por tanto, referirnos al estudio de estos buques, por lo que nos limitaremos a su participación en la llamada «jornada de Inglaterra».

En la Gran Armada participaron exclusivamente cuatro galeras, tras la inútil pugna de Santa Cruz para incrementar su número. En efecto, el primer proyecto conocido de la empresa de Inglaterra es el presentado al rey el 12 de marzo de 1586 por el marqués de Santa Cruz y el contador Pedroso, en carta de esa fecha expedida en Lisboa²⁸. Conforme a tal proyecto, se preveía el empleo de 120 naves gruesas, pero también de 6 galeazas, 40 galeras (20 de España, 14 de Nápoles y 6 de Sicilia), 20 fragatas y falúas napolitanas y 200

(25) AGS, GA, MyT, leg. 221-37.

(26) *Ibidem*, leg. 201-127.

(27) *Ib.*, leg. 221-57.

(28) Biblioteca Nacional (BN), Ms. 2307, ff. 396-456.



Galeaza española en agosto de 1588 (Anónimo, Museo de Greenwich). Representación imaginaria que recoge acertadamente el nuevo aparejo redondo en el que se puede observar la colocación de los mástiles con el mayor y mesana mucho más retrasados respecto al aparejo latino anterior; también es correcta la forma de los castillos de popa y proa, semejante a la imagen de Lepanto reproducida en el nº 4. Por el contrario, es errónea la colocación de la artillería en los costados tan por encima de la palamenta, así como el número excesivo de piezas y de remos. La bandera papal al tope del mayor carece de sentido

barcas de desembarco como las empleadas en la Tercera. Esta flota estaba pensada para el supuesto de que ella misma transportara desde Lisboa las tropas que habrían de desembarcar en Inglaterra, sin el concurso de las de Flandes, pero no deja de llamar la atención el elevado número de galeras propuesto. El plan no se llevó a cabo por múltiples circunstancias (incursión de Drake en el Caribe, dificultad de allegar tantos buques, e inconveniencia de dejar desprotegido el Mediterráneo ante Turquía), pero pone de manifiesto el empeño de Santa Cruz por maximizar el empleo de estas embarcaciones de remo.

Rechazado este proyecto, pide Santa Cruz que al menos sean doce o, como mínimo, ocho las galeras que acompañasen a las galeazas. Así lo hace el 4 de febrero de 1588 en sendas cartas al conde de Fuentes, al cardenal-archiduque y al mismo rey²⁹, al que encarecía su extrema importancia: «... las galeras (...) serán mucha parte en el suceso de esta jornada, porque la experiencia que se vio en la Tercera muestra de cuanto pueden servir en esta (...) el número de

(29) AGS, GA, MyT, legs. 234-82 y 220-4.

cuatro es poco y no habrían de ser menos de doce (...) con ellas crea V.M. que será asegurar mucho la victoria».

La mención de la experiencia de la conquista de la Tercera era básica para don Álvaro, por cuanto, en efecto, habían sido pieza esencial de la operación: estableciendo una cortina de reconocimiento en evitación de ataques sorpresa, navegando cerca de la costa, sembrando la alarma y creando confusión sobre el punto del desembarco, bloqueando los puertos de la flota enemiga, remolcando hasta tierra las barcas de desembarco y apoyando este con el fuego de su artillería proel en tiro directo desde la misma playa por su escaso calado, remolcando los buques averiados o poniéndolos en la línea de combate³⁰. En carta de la misma fecha, Fuentes completa el razonamiento de Santa Cruz acerca de la necesidad de las galeras, indicando que pedían que fueran, a lo menos, ocho «para que las galeazas lleven sendas por costado», es decir, se preveía que cada galeaza fuera auxiliada, operativa y tácticamente, por dos galeras. La importancia de esta idea la veremos demostrada en la práctica más adelante.

La petición fue denegada, y en la respuesta del Consejo de Guerra se anotó al margen: «Está ordenado que vengan cuatro galeras y no más, por no convenir disminuir las Escuadras de Andalucía».

Las galeras designadas fueron la *Capitana*, la *Diana*, la *Princesa* y la *Bazana*. No existe total constancia del nombre propio de la primera, pero González-Aller cree que se trataba de la llamada *Esphera*, construida en Nápoles en 1576.

Su estado estructural no era bueno pues, en una revista efectuada en Lisboa en enero de 1587³¹, se decía de ella que estaba construida en Nápoles,

«donde no duran tanto como las de Barcelona pues la madera no estaba recia ni tan bien clavada; las tablas con que se hizo parece que eran verdes; tiene los cimientos al revés porque son más abiertos de dentro que de la parte de fuera, con lo que (...) tienen mal la estopa con que se calafatean porque queriéndola meter dentro se pasa de la otra parte y es peligroso para correr un tiempo; demás de esto es grande y pesada».

La patrona, llamada *Diana*, estaba construida en Barcelona en 1571. En la fecha de la revista mencionada (1587) necesitaba cambiar todas las obras muertas. La *Princesa* se construyó también en Barcelona y en el mismo año que la anterior. Su obra muerta se hallaba en buen estado, porque se había calafateado en 1586, pero tenía «muy quebrantada la medianía». La galera *Bazana* estaba construida en Nápoles en 1574. Necesitaba reparaciones menores.

Pero, al margen de estas reparaciones ocasionales, el problema fundamental de las cuatro galeras era su edad, con un promedio de quince años, claramente excesivo para unas embarcaciones de construcción ligera y que sobrepasaba, con mucho, la vida útil de las galeras de esta época, que se fijaba en los diez años³². Ello constituía una clara desventaja para unos buques que debían enfrentarse a las aguas atlánticas con unas estructuras envejecidas.

(30) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La conquista de las Azores en 1583*, Madrid, 1886.

(31) AGS, GA, leg. 196-58.

(32) FONDEVILA, ob. cit., p. 200.

La artillería de las galeras se limitaba a una pieza de grueso/medio calibre en crujía y varias piezas secundarias (sacres o pedreros) de pequeño calibre. Para evitar datos innecesarios nos limitamos a reseñar el peso de andanada de las tres únicas galeras de las que lo conocemos: *Princesa*, 33 libras; *Diana*, 27, y *Bazana*, 57. Como vemos, muy inferior al de galeazas y galeones. Frente a estos últimos, solo resultaban efectivas las piezas de crujía, de 20, 18 y 25 libras de bala, respectivamente.

Extremo tan importante como el número de galeras, su estado de eficiencia y su potencia artillera era su fuerza propulsora, resultante del número de sus remeros.

La *Capitana* tenía 27 bancos por banda (54 en total) y 5 remeros por banco, lo que requería 270 remeros. En julio de 1588, en fechas inmediatas a la salida, disponía de 320, es decir, cincuenta más, aplicables a reserva, servicios de cámara y ayuda en la maniobra del aparejo.

Las otras tres galeras sencillas eran, presumiblemente, de 24 bancos por banda (48 en total) y estaban dotadas de cuatro hombres por cada banco, lo que exigía un mínimo de 192 remeros. Pues bien, las galeras contaban³³ con 193 la *Diana*, 209 la *Princesa* y solo 188 la *Bazana*, con un exceso total sobre el mínimo de solo 14 hombres, que parecen claramente insuficientes no ya para las funciones dichas para la capitana, sino incluso para cubrir las bajas de una campaña por accidente, enfermedad y combate. Naturalmente, este déficit se agravaría en el caso de tratarse de buques de 25 o más remos por banda.

La gente de cabo, es decir, la tropa y marinería, sumaba 312 miembros, de los que la capitana absorbía 108, y los otros cuatro buques, el resto. Dado que no eran de esperar combates de infantería, tratándose de galeras que hubieran debido enfrentarse a galeones, el número de tropa parece suficiente.

El desarrollo de las operaciones³⁴

La armada salió de Lisboa a finales de mayo, para quedar fondeada en Cascaes el 29 de ese mes. A la maniobra de salida contribuyeron las galeras, para sacar los galeones de Portugal por la presencia de un viento no muy fresco. Tras diferentes singladuras buscando vientos favorables, el 10 de junio las galeras se envían a La Coruña, anticipándose a la armada, para embarcar víveres por la mala calidad de muchos de los embarcados. El grueso de la armada entra precipitadamente en La Coruña el 18 siguiente, empujado por un duro temporal, «de los mayores que se han visto en esta tierra» en esas fechas. Las galeazas *Zúñiga* y *Napolitana* entran en Gijón el 20/21 de junio, con las proas abiertas y los timones rotos. Estos últimos serían el punto débil de estos buques, como iremos viendo. Parte de las naves que no consi-

(33) Según revista tomada el 19 de julio de 1588.

(34) Nos servimos aquí de la exposición efectuada en *La batalla del Mar Océano*.

guieron entrar en puerto y continuaron hacia el norte logran volver a La Coruña y unirse a la armada el 1 de julio, de donde sale esta nuevamente, ya reunida, el 22 siguiente.

El día 23, un viento fuerte favorable impulsa la armada hacia su destino. El problema era que ese viento, tan adecuado a los buques de alto bordo y gran tamaño, no fuese tan bueno para las galeras. «Temo sea mucho para ellas y las obligue a tomar la costa, por ser tan viejas»³⁵, palabras proféticas porque, ese mismo día, la galera *Diana* comenzó a hacer agua por las costuras del casco, escupiendo la estopa. En estas condiciones entra en Vivero, adonde llega «abierta por mil partes». Reparada en ese puerto, se traslada posteriormente a Lisboa en espera de órdenes. No tuvo, por tanto, más intervención con la armada.

Las galeazas y las tres galeras restantes continuaron su rumbo sin mayores problemas. Respecto de estas tres últimas, su capitán, Medrano, incluso decía que navegaban solo con los trinquetes y que, aun así, andaban más que el resto de los navíos, llevando estos todo su aparejo³⁶. El buen tiempo del suroeste se mantuvo los días 24 y 25 de julio, durante los cuales la armada recorrió más de 300 millas en cincuenta y tres horas. Pero la fortuna no habría de durar. Y así, en las primeras horas de la tarde del 26 saltó el viento del norte con chubascos. Al día siguiente, el tiempo siguió empeorando, pasando la mar de gruesa a muy gruesa. Los golpes de mar barrían las cubiertas de los galeones, y uno de ellos se llevó el corredor de popa de la capitana de Diego Flores. El galeón *Santiago*, por su parte, colisiona con el *San Cristóbal*, sufriendo ambos averías. El mal tiempo duró hasta la medianoche del 27 al 28.

Las galeras se mantuvieron a la vista todo el día 26, pero por la noche se las dejó de ver; y, ante el empeoramiento de la mar que les venía por las proas, la lluvia y la falta de visibilidad, tuvieron que variar el rumbo, en demanda de la protección de las costas de Francia, acompañadas por el patache *N.ª S.ª de Gracia* como apoyo. La *Princesa*, la noche del 27, entra en Blavet (Lorient), desde donde posteriormente conseguirá volver a San Sebastián. La *Capitana* trata de reincorporarse a la armada, pero no lo consigue y debe emprender el regreso a España auxiliando a la *Bazana*, que estaba anegándose. Le da remolque el día 30, pero a mediodía salta una galerna que las obliga a separarse. La *Capitana* tiene que arrojar al mar dos cañones, pierde la palamenta y parte de la obra muerta, y está en riesgo de naufragar por no poder achicar el agua que entra por la crujía. Al anochecer, las dos galeras y el patache dejan de verse.

(35) Carta de Andrés de Alva al rey, *La batalla del Mar Océano* IV-3, doc. 5868. En cartas posteriores insistía en la inadecuación de las galeras para esa travesía: «Creo que la galera Capitana, como navío mayor y más alteroso, habrá podido resistir la mar (...) si mi voto valiera nunca salieran del puerto, después que las vi las tuve por perdidas o aventuradas, pero no me creyeron», íbidem, docs. 5893 y 5894. Esta opinión, sin embargo, parece referirse al estado de las galeras y a su vejez, más bien que a la inadecuación de ese tipo de buque para esos mares, pues su opinión se formó, como dice, «después que las vi», no antes de ello.

(36) Íbidem, doc. 5921.

Al amanecer del día 31, la *Capitana* avista la costa francesa y descubre a la *Bazana*, que había varado en playa la noche del 30, y que a su vez pierde el timón y vara también en los rompientes al mediodía del 31. El patache consigue alcanzar San Sebastián el mismo día.

Mientras tanto, la armada continuaba su navegación, y el 29 avista la costa inglesa de cabo Lizard (Cornwall). La galeaza *Zúñiga* tiene una nueva avería en el timón, que se consigue reparar, lo que hace afirmar a Medina Sidonia que «estas embarcaciones son bien flacas para mares tan gruesas como estas». Habiendo renunciado a atacar a la flota inglesa atracada en Plymouth, la armada sigue adelante perseguida por la británica que, a pesar del viento contrario, ha logrado salir de puerto entre el 29 y el 30 de julio

El 31, la capitana de Valdés, el galeón *N.ª S.ª del Rosario*, pierde el bauprés por colisión y luego el trinquete, que cae sobre el mayor, con lo que queda sin movimiento y solicita el envío de una galeaza que lo remolque. Medina Sidonia le envía la *Zúñiga*, dos galeones y cuatro pataches, que ni pueden remolcarlo ni transbordar a la tripulación del *Rosario* por el estado del mar y la caída de la noche. La armada no se detuvo para el auxilio, pues Medina Sidonia adujo que el grueso de la flota iba ya muy adelante y que, si se viraba para socorrer al *Rosario*, muchos buques no se apercibirían de la maniobra y la armada se fraccionaría en dos partes en la proximidad del enemigo. En consecuencia, el *Rosario* queda abandonado, y Valdés tiene que rendirse. En esta ocasión se comprueba la falta de las galeras, pues la galeaza, por su tamaño y escasez de remeros, carece de la necesaria fuerza propulsora para llevar al galeón e integrarlo en la protección de la armada, lo que habría sido posible con dos de las galeras y las embarcaciones menores del *Rosario*.

Otros dos accidentes ocurren el mismo día: Recalde está a punto de perder el palo mayor de su buque, lo que hubiera determinado su pérdida; por su parte, la nao *San Salvador* sufre un incendio y explosión con muerte de 200 personas; a pesar de ser controlado el fuego y reincorporado al grueso, poco después es abandonado ante la imposibilidad de seguir la marcha de la Armada. También es capturado y enviado a puerto enemigo.

El 1 de agosto se ordena a la galeaza *Zúñiga* pasar a la vanguardia de la armada, y a las tres restantes, *San Lorenzo*, *Girona* y *Napolitana*, pasar a la retaguardia con el apoyo artillero de tres galeones de Portugal y del galeón de Florencia. Es decir, el grueso de las galeazas pasa al puesto de mayor peligro al venir perseguida la armada por toda la flota inglesa, lo que constituye otra prueba de la estimación de estas unidades como valor combativo. Lamentablemente, de nuevo, la total falta de galeras impide incorporarlas a este puesto de peligro, donde hubieran sido de mucha utilidad como elemento de remolque de los buques que quedaran rezagados por averías en combate o en accidente, como ya había sucedido y hemos visto.

Esta conveniencia se manifiesta de nuevo el día siguiente, pues a la 01:00 del 2 de agosto las flotas quedan sin movimiento por total falta de viento. En particular, la flota inglesa queda desperdigada, y varios buques de importancia, entre ellos el *Triumph*, se ponen a tiro de cañón de la retaguardia español-

la. Medina Sidonia decide aprovechar la ocasión y ordena que las galeazas y los galeones *San Martín* y *Santiago* vayan a atacar a los buques más próximos. Los galeones solo pueden moverse remolcados por sus botes, pero las galeazas disponen de propulsión propia sirviéndose de sus remos; no obstante, se mueven tan lentamente que, al amanecer, cuando se levanta de nuevo el viento, están todavía a media legua de los buques de Howard, y la ocasión de batir a una parte de la flota enemiga se pierde. De nuevo, la presencia de las galeras propuestas por Santa Cruz (al menos dos por galeaza) les hubiera permitido alcanzar el objetivo y, en mayor número, como también se había pedido, remolcar los galeones de apoyo e incluso intervenir ellas mismas en el ataque, utilizando sus gruesas piezas de crujía en los ángulos muertos y más vulnerables (la popa y el timón) de los buques enemigos inmovilizados, con consecuencias materiales y psicológicas imprevisibles.

El 3 de agosto se asiste a una nueva intervención de las galeazas: la flota inglesa ataca a algunos buques rezagados de la armada; el galeón *San Juan* y las galeazas *San Lorenzo* y *Zúñiga* acuden en auxilio de la urca *Gran Grifón*. Los disparos de las galeras, haciendo fuego con sus piezas de popa, derriban la verga de gavia mayor de la capitana enemiga. Los ingleses rompen el contacto. La situación se repite el día 4, en que las galeazas acuden en socorro de la urca *Duquesa de S.^a Ana*, detenida por falta de viento y atacada por los ingleses remolcados por sus embarcaciones menores. Las galeazas se aproximan con sus remos y el enemigo se retira.

El 6 de agosto, la armada fondea ante Calais, y en la noche subsiguiente es atacada por ocho brulotes ingleses. Ante la ausencia de embarcaciones de remo que desvíen los brulotes y los aparten de los buques fondeados, estos se ven obligados a levar anclas precipitadamente para escapar del desastre y la fuerza queda desordenada, lo que afectará al subsiguiente combate de Gravelinas y, a la postre, conducirá a la retirada de la armada hacia el norte y al fracaso definitivo de la empresa.

Expuesta, a grandes rasgos, la evolución de la campaña, corresponde ahora detenernos en la suerte de los buques en particular. Conocida ya la de las galeras, nos referiremos a la de las galeazas.

San Lorenzo. Al levar anclas ante el ataque de los brulotes, la galeaza *San Lorenzo* tocó con su timón el ancla o el cable de otro buque próximo, quedando sin gobierno, por lo que tuvo que fondear y fue atacada por el *Ark Royal*. La bajamar la dejó escorada y sin posibilidad de usar la artillería, de manera que fue asaltada por los botes ingleses. En el combate que siguió murió Moncada, el general de las galeazas, y aunque los asaltantes se retiraron ante el fuego de las baterías de costa francesas, el buque fue saqueado, quedando inutilizable. Posteriormente, los restos fueron enviados a los Países Bajos españoles.

Zúñiga. Participó en el combate de las Gravelinas sin que pueda reseñarse ninguna actuación destacable. Iniciado el regreso a España, el 12 de agosto pierde el macho del timón y, después de una terrible navegación, consigue

rodear las islas, pero tiene que entrar de nuevo en el canal de la Mancha obligada por un temporal. Tras más de mes y medio de penalidades, llega a El Havre muy deteriorada. Reparada con medios de fortuna, intenta reiteradamente volver a España –sin conseguirlo, por mal tiempo o averías– en las salidas de 14 de febrero y 2 de marzo de 1589. Vuelve a intentarlo el 15 de abril, pero el día 20 la sorprende un nuevo temporal que la obliga a tirar por la borda 12 piezas de artillería, remos, anclas y aguada. El 26 tiene que regresar a El Havre. Sale definitivamente el 3 de agosto, y llega a Santander el 30 y a La Coruña el 3 de septiembre.

Girona. Como sus hermanas, participa en el combate de Gravelinas y emprende posteriormente el regreso a España rodeando las islas. A la altura del Killibeg (norte de Irlanda) embarca a los supervivientes de la *Rata Encoronada* y de la urca *Duquesa de S.^a Ana*, ambas naufragadas en esas aguas. Con 1.200 hombres a bordo, escasez de provisiones y de agua y maltratada por tan larga navegación, se considera imposible continuar rodeando Irlanda, por lo que se opta por retroceder hacia Escocia. Pero un nuevo temporal la arroja contra las costas del condado de Antrim, donde naufraga el 28 de octubre, salvándose solo seis o siete supervivientes.

Napolitana. Fue la única galeaza que, tras el combate de Gravelinas, consigue retornar a España sin otros incidentes que los de la penosa navegación rodeando las islas británicas. Llega a Laredo el 22 de septiembre.

Estos son los hechos. Corresponde ahora extraer las conclusiones relativas a estos buques.

Conclusiones

Los hechos relatados no permiten concluir, a nuestro juicio, con las agoreras previsiones sobre el empleo de los buques mediterráneos en aguas atlánticas ni con las conclusiones que, en el mismo sentido, parecen desprenderse a posteriori de su intervención en la jornada de Inglaterra.

Ciertamente, galeras y galeazas eran buques diseñados para su empleo en las condiciones de mar y tiempos reinantes en el Mediterráneo. Y, ciertamente también, las galeras resultaron rápidamente excluidas de la expedición, sin llegar a avistar siquiera las costas británicas. Es cierto, por último, que las galeazas demostraron disfunciones en su diseño, centradas en el timón, que afectaron a su marcha.

A pesar de todo ello, creemos que galeras y galeazas tenían un más que adecuado encaje en la composición de la armada. Ante todo, hemos de recordar que participaron en forma ventajosa en la batalla y conquista de la isla Tercera en 1583. Se trataba, pues, de buques que ya habían realizado navegaciones atlánticas de importancia, al igual que las habían hecho las galeras – y, al menos, una galeaza– destacadas a América como defensa de aquellas aguas y protección ante la incursión de Drake. Quizá no fueran los buques

ideales para las navegaciones de altura en el océano, pero habían demostrado su adaptabilidad a este. La gran tormenta de finales de julio –excepcional para estas fechas en esas aguas– constituyó un factor sobrevenido de la mayor importancia.

En segundo lugar, por lo que a las galeazas se refiere, estas demostraron su utilidad, como hemos visto, en las diferentes ocasiones en que sus servicios fueron requeridos en las distintas situaciones tácticas. Su potencia de fuego y su relativa independencia del viento hacía de ellas un instrumento indispensable. Y aun podrían haber prestado un servicio mucho mayor de haber estado dotadas con el número de remeros que requería su tamaño y, sobre todo, si hubieran ido acompañadas de su complemento indispensable para suplir su escasa capacidad de movimiento: las galeras. Sabemos, en efecto, que precisaron de ellas para ocupar su puesto en la línea de combate de Lepanto; y conocemos también que Santa Cruz consideraba indispensable contar con dos galeras por galeaza.

En cuanto a las galeras por sí mismas, además de su apoyo a las galeazas, constituían un elemento fundamental de la armada en funciones de remolque de buques averiados, de ordenación y apoyo de la línea de combate, de exploración, de transmisión de órdenes, de desconcierto del enemigo amagando ataques a las costas y, por último, de sostén en las previstas operaciones de desembarco, como habían hecho brillantísimamente en las Azores en 1583, pues no podemos olvidar que el objetivo final de la armada era el desembarco en las costas inglesas, y que este no se habría de hacer sin oposición.

Naturalmente que todo ello partía del supuesto de que hubieran podido mantener su puesto en la armada y no hubiesen tenido que retirarse por temporal, pero ello –ya lo hemos dicho– parece más consecuencia de su vejez y malas condiciones estructurales que de la inadecuación del tipo a las misiones propuestas. El problema venía de antes, pues la larguísima preparación de la armada había dado tiempo sobrado –como había pedido Santa Cruz– para construir en Barcelona otras unidades que hubieran estado en perfectas condiciones.

El hecho de que, además, la fuerza de los temporales resultara excesiva para esta clase de buques, con independencia de su estado, debe considerarse un factor de riesgo, siempre presente en las operaciones navales, que no debía enturbiar la decisión de emplear estas embarcaciones. La propia excepcionalidad de los temporales los hacía inesperados en esas fechas, lo que abunda en la misma conclusión.

Por último, lo que nos induce fundamentalmente a admitir el acierto de su inclusión en la armada es su decidida defensa por Santa Cruz, quien conocía como nadie las limitaciones y potencialidades de estas dos clases de buque y la conveniencia de su empleo. Que, en esas condiciones, se escatimara el número de galeras resulta incomprensible. Y todavía lo es más si recordamos que el rey pretendía aumentar el número de galeazas –seis si hubiera sido posible–, lo cual contrasta con que al propio tiempo negara las necesarias galeras complementarias. La galeaza-galera constituía una unidad táctica indisoluble, y esto no parece haber sido comprendido por Felipe II. Finalmente, es

de justicia comprender la preocupación del rey de no dejar enteramente desguarnecido el Mediterráneo frente a la siempre latente amenaza turca. En fin, como siempre, se trataba de una cuestión de prioridades.

Post armada

El fracaso de 1588 no significó el abandono del propósito de Felipe II de invadir Inglaterra pues, de inmediato, se emprendieron las acciones necesarias para reconstruir la armada con el mismo objetivo; mucho menos supuso el fin de la presencia de galeras y galeazas en las aguas atlánticas, lo que no deja de ser un reconocimiento de su valía en ese medio.

A este fin, lo primero era eliminar los defectos técnicos que pudieran afectar a su empleo. Así, las galeazas, que habían demostrado debilidad en el timón, fueron objeto de un estudio ordenado por el rey: «Que procure darles el remedio que conviene, de manera que cese el daño que han tenido por lo pasado, en todo lo que fuere menester dársele». El estudio fue probablemente realizado por Cristóbal de Barros, quien propuso modificar la sujeción del timón en la forma que se ilustra en la figura de la página siguiente³⁷. El rey ordenó que la modificación pasara a informe «de D. Alonso Bazán y de don Bernardino de Avellaneda para que lo vean; y siendo así que será a propósito lo pongan en ejecución y avisen». No hay constancia de informes contrarios, y es de suponer que la obra se ejecutara, pues llevaba explícita la orden real para ello. Lo que es evidente es que habría de suponer un reforzamiento notable en la sujeción de los timones.

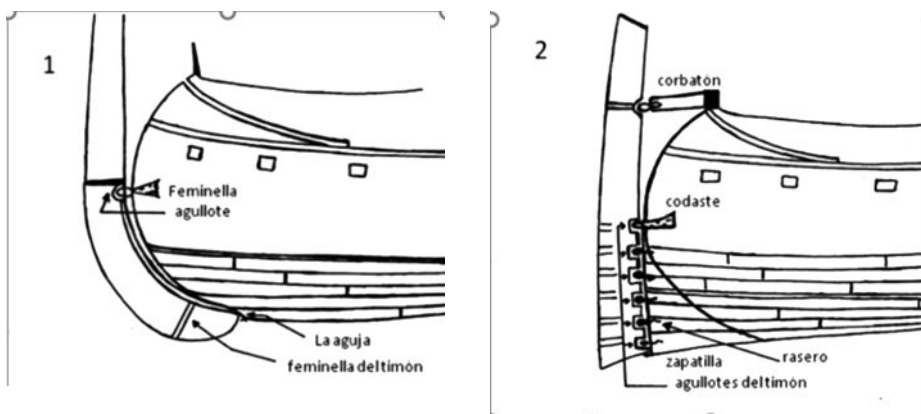
En cuanto a las galeras, tenemos noticia de modificaciones de diseño tendentes a reforzarlas y a darles mayor aguante de mar; así se desprende de una comunicación enviada al *dux* y al Senado de Venecia por su embajador en Madrid, Hierónimo Lippomano, el 29 de febrero de 1588: «S.M. ha ordenado que se fabriquen en Lisboa 20 galeras aprestadas para navegar por mares ingleses; deberán ser más cortas y altas que las de ahora y ya está preparada la madera»³⁸.

La noticia parece fundada, dada la notable exactitud de los informes de esta embajada; está, además, parcialmente confirmada por otros documentos españoles de la época. En efecto, según un reciente estudio³⁹, en el verano de 1589 llegó a Lisboa don Francisco Coloma para impulsar el buen estado de las galeras, el cual encontró las existentes «bastante deshechas», por lo que proponía la construcción de nuevas unidades en Lisboa, aprovechando las maderas del

(37) AGS, GA, legs. 245-13 y 347, docs 4 y 4, y MPyD 14, 089, reproducidos en *La batalla del Mar Océano* IV-4, p. 13.

(38) *La batalla del Mar Océano* IV-4, doc. 6559.

(39) TRÁPAGA MONCHET, Koldo: «Las armadas en el reino de Portugal en los reinados de los Felipes (1580-1640)», en G.^a FERNÁNDEZ, Máximo (ed.): *Familia, cultura material y formas de poder en la España moderna. III Encuentro de Jóvenes Investigadores en España Moderna*, Fundación Española de Historia Moderna, Valladolid, 2015, pp. 843ss.



Modificación de los timones de las galeazas propuesta por Cristóbal de Barros

reino así como la existencia de un buen constructor, el maestro Bartolomé, a quien calificaba como «el mejor oficial que hay ahora de este menester porque es tan afortunado en fabricar galeras que todas las que el ha hecho han salido tan buenas como es notorio». Acordado el precio (2.900 ducados por buque), en diciembre de 1590 se ordenó la fábrica de dos unidades que construiría Sebastián Tenudo en Seixal, municipio próximo a Lisboa, y de las que la primera debería estar terminada antes de fin de mayo de 1591. Sobre su diseño, Coloma, refiriéndose al contrato suscrito con el fabricante, informaba al rey, en carta de 28 de diciembre, de que «queda entendido, porque conviene, que estas galeras se fabriquen de la traza y medidas que de el Maestre mayor Bartolomé Jordán que allí hizo otras embarcaciones a propósito para navegar en los mares de Poniente; le ordené [al constructor] que de la dicha traza y medida y conforme a ellas se hagan estas dos galeras»⁴⁰.

Parece evidente que estas galeras de nuevo diseño de que nos habla Coloma, aptas para los mares de Poniente, es decir, el Atlántico, son las que mencionaba el embajador veneciano. Nada sabemos de su diseño específico, lo que constituye una más de las grandes lagunas de nuestro conocimiento sobre los aspectos técnicos de las galeras de la época⁴¹. Solo poniendo en relación ambas noticias, y dándolas por válidas, podemos intuir que eran más cortas y con obras muertas superiores a las de las galeras tradicionales, con el objeto de dar a los cascos mayor resistencia y protección contra las olas. De ser así, lo

(40) AGS, GyM, leg. 291, doc. 31, cit. por TRÁPAGA MONCHET, ob. cit.

(41) A pesar de los grandes avances que han representado las obras de Olesa Muñido, Fondevila y otros, las galeras –y aún más las galeazas– continúan siendo una de las asignaturas pendientes en la historia de la construcción naval española y un reto para los investigadores futuros

que parece muy probable, ello sería a costa de la velocidad, no solo por la modificación de la relación eslora:manga, sino también por su necesario mayor calado y la disminución del número de remeros al acortarse la cámara de boga.

Tampoco existe constancia de que se construyeran las 20 galeras de nuevo diseño que mencionaba el embajador; más bien las noticias sobre construcción de galeras en esos años lo desmienten.

En cuanto al empleo de galeazas y galeras después de 1588, existen datos fehacientes. Así, sabemos que en 1590 estaban ya dispuestas e incorporadas a la armada las dos galeazas napolitanas que no habían participado en la campaña de 1588 por no estar terminada su construcción.

En septiembre de 1590, la flota de Sancho Pardo Osorio, con 7 naos, 4 galeazas, 3 galeras y 27 pataches y zabras, más 1.812 hombres de mar y 4.578 de guerra, zarpa con instrucción de dejar en Blavet las tropas al mando de don Juan del Águila, así como las 4 galeazas, 3 galeras y algunos buques ligeros al mando del napolitano Peruchio Morán, y cumplido que sea, volver a España⁴². Las cuatro galeazas eran nuestras conocidas *Napolitana* y *Zúñiga*, ya reparadas, y las dos nuevas, llamadas *Capitana* y *Bazana*; las tres galeras eran las antiguas *Princesa* y la *Diana*, y la nueva galera real *Bazana*.

Las galeazas desempeñaron un brillante papel, apoyando con su artillería la captura del puerto de Blavet, que pasó a convertirse en la base de las fuerzas españolas de la zona una vez fortificado y reforzado con piezas gruesas de artillería cedidas por las propias galeazas. Otras piezas de estas contribuyeron también a la toma del castillo de Hennebont, en cuyas murallas abrieron brecha. Cumplida su función, volvieron a España en 1591, junto con las tres galeras citadas, siendo estas últimas sustituidas por otras cuatro al mando de don Diego Brochero. Por desgracia, en el viaje de vuelta se perdieron la *Zúñiga* y la *Napolitana*.

En 1594, Pedro López de Soto, veedor de la armada, constructor naval y posible autor del *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés*⁴³, proponía al rey unos nuevos buques para la Armada del Mar Océano, entre los que se incluían 20 galeazas de nuevo diseño y solo 250 toneladas.

En 1595, fragatas españolas operaban desde las costas francesas de Bretaña (Blavet), entonces en poder de nuestras armas. Tales fragatas llegaron a efectuar numerosas incursiones en las costas inglesas, como la acaudillada por don Carlos de Amezola en julio de ese año, que desembarcó en Cornwall e incendió los pueblos de Cornwall y Penzance, para capturar a la vuelta 46 buques mercantes holandeses⁴⁴.

(42) FERNÁNDEZ DURO, *Armada española III*, p. 69.

(43) VICENTE MAROTO, M.^a Isabel: «El tratado de arquitectura naval *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés* y su atribución», en GUERREIRO, Inácio, y CONTENTE DOMINGUES, Francisco (coords.): *Fernando Oliveira e o seu tempo. Humanismo e arte de navegar no Renascimento europeu. Actas da IX Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia*.

(44) MNM, Col. Sanz Barutell, art. 4.º, n.º 1242, «Relación de lo sucedido en el viaje que por orden de S.M. ha hecho el Capitán Carlos de Amezola con las cuatro galeras de su cargo en la costa del reino de Inglaterra».

Coetáneamente a estos hechos, Federico Spínola, hermano de Alberto, comprendiendo la conveniencia de atacar el tráfico angloholandés como medio más eficaz de debilitar del enemigo⁴⁵, y advirtiendo la imposibilidad de enviar a aquellas aguas buques de gran porte, por la escasez de fondos en los puertos dominados por las armas reales, propuso destacar a Flandes una escuadra de galeras que pudiera realizar esta función, dados su escaso calado y su independencia del viento.

La exitosa campaña de Amezola de 1595 parecía reforzar esta solución que, tras la demora ocasionada por la muerte de Felipe II, en 1598, se llevó definitivamente a cabo en el siguiente año. Y así, el 28 de agosto 1599 salen de Santander seis galeras –y probablemente dos fragatas de remos–, que arriban felizmente a Flandes el 11 de septiembre. Desde allí inician una devastadora campaña contra el tráfico que motivó que Inglaterra y Holanda adaptaran la inusual decisión de construir sus propias galeras para contrarrestar a las españolas. Inglaterra construyó nada menos que 12 unidades, y Holanda, tres de muy grandes dimensiones, entre ellas la mayor, denominada *Galera Negra de Zeeland*⁴⁶. Las galeras españolas tomaron como base el puerto de La Esclusa, desde donde hostigaron el comercio enemigo.

Por el contrario, en 1601, una escuadra de ocho galeras al mando de Spínola sale de El Puerto de Santa María llevando el tercio de don Juan de Meneses como refuerzo de Flandes. En la costa de Portugal pierde dos galeras, en combate con una escuadra inglesa que atacaba a un buque portugués que regresaba de la India. En octubre llega al canal de la Mancha, donde la esperaban las escuadras inglesa y holandesa. En el combate subsiguiente se hunden las galeras *Lucero* y *San Felipe*; la *Padilla* tiene que refugiarse en Calais; la *San Luis*, en Dunkerque, y las otras dos, en Nieupoort, desde donde, en noches sin viento y navegando a remo, consiguen llegar al puerto de La Esclusa. Una vez más se pone de manifiesto la inferioridad de estos buques, en combate en mar abierto, contra galeones fuertemente artillados.

No fue ello obstáculo para que, el 24 de mayo de 1603, Federico Spínola, reforzado con nuevas unidades, salga de nuevo de La Esclusa con ocho galeras (*Capitana, Patrona, Fama, Española, Ventura, San Juan, S.^a Margarita y Doncella*), que tuvieron un enfrentamiento con los holandeses en el que murió Spínola, con lo que las galeras se retiraron del combate con fuertes pérdidas, si bien inferiores a las del enemigo.

Poco después se perdía La Esclusa y con ella desaparece la Escuadra de Galeras de Flandes.

(45) En aquellos años comienza a imponerse la idea de que es necesario reorientar la guerra de Flandes, dando primacía a los esfuerzos navales frente a los terrestres, tan costosos, lentos y poco fructíferos por la eficacia de la nueva fortificación abaluartada.

(46) GRAY, Randal: «Spinola's Galleys in the Narrow Seas, 1599-1603», *Mariner's Mirror*, núm. 64, 71-83. Para mayor información sobre las galeras inglesas, véanse BENNELL, J.E.G.: «English Oared Vessels of the Sixteenth Century», *ibidem*, núm. 60, 9-26, y GLASGOW JR., Tom: «Oared vessels in the Elizabethan Navy», *ib.*, núm. 52, 71-377.



Combate de 3 de octubre de 1602. Hendrick Cornelisz Vroom (1562-1640)

No fue solo esta circunstancia la que determinó el abandono de las galeras de las aguas del Norte, sino más bien la evolución natural, que iba privando a estos buques del papel protagonista que habían ostentado hasta ese momento. La mejora en el aparejo de los galeones y su potencia artillera mucho mayor estaban dándoles una preponderancia en todos los mares, también en el Mediterráneo, en detrimento de los buques de remo. En el Flandes español, escenario de sus últimos triunfos, se estaba produciendo, además, una circunstancia específica: la aparición de un nuevo buque, la moderna fragata, en parte inspirada en la operativa y en la construcción de las galeras, que estaba llamada a revolucionar la guerra naval y que dejaba poco espacio a sus antecesoras⁴⁷. La crónica falta de galeotes era, sin duda, otro elemento que jugaba en contra de su pervivencia.

Todavía, sin embargo, galeras y galeazas, ambas en número claramente decreciente, estaban llamadas a mantenerse en el Mediterráneo por algún

(47) Sobre el nacimiento en Flandes de la moderna fragata y su relación con los buques de remo españoles, véase G.^o-TORRALBA PÉREZ, Enrique: *Las fragatas de vela de la Armada española, 1600-1850 (su evolución técnica)*, 2012, pp. 32ss.

tiempo, cada vez con mayor competencia de los buques redondos. Ya hemos visto anteriormente su pervivencia en Venecia. En España, a principios del siglo XVII, el duque de Osuna, virrey de Nápoles, consideraba que, si se daba el caso, podía hacer frente a las fuerzas coligadas de Venecia y Turquía con 12 galeones, 2 galeazas y 30 galeras de Nápoles, y 2 galeones y 10 galeras de Sicilia, y «aunque los venecianos quisieran unir sus fuerzas con las del turco, no resistirían a semejante escuadra»⁴⁸. Pero tampoco el Mediterráneo escapaba de la marcha de los tiempos.

Y aun este carácter progresivamente residual se sustentó por la existencia de los buques piratas norteafricanos, a los que es preciso combatir con sus propias armas. Por ello, la paulatina sustitución de estas galeras enemigas por los jabeques determina la misma sustitución y la práctica extinción de las galeras en nuestra Armada, salvo el fugaz y anacrónico renacimiento de 1785.

(48) PÉREZ BUSTAMANTE, Ciriaco: «El dominio del Adriático y la política española en los comienzos del siglo XVII», *Revista de la Universidad de Madrid*, vol. II, núm. 5, 1953, 57-80, p. 76.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL
FUNDADA EN 1982

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE Y APELLIDOS: _____

DIRECCIÓN: _____ LOCALIDAD: _____

PROVINCIA: _____ CÓDIGO POSTAL: _____ PAÍS: _____

NIF: _____ TELÉFONO: _____ E-MAIL: _____

AÑO EN QUE COMIENZA EL ALTA: _____

(La suscripción será por los números del año en que comience el alta y por el importe vigente en el año en curso. Su renovación se hará de manera automática en años sucesivos, si no nos indica lo contrario.)

IMPORTE ANUAL (AÑO 2021)

REVISTA DE HISTORIA NAVAL (CUATRO NÚMEROS AÑO 2021)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 16 EUROS; RESTO DE EUROPA, 25; RESTO DEL MUNDO, 30 EUROS

CUADERNOS MONOGRÁFICOS (DOS NÚMEROS AÑO 2020)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 12 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 18 EUROS

FORMA DE PAGO

Transferencia bancaria a favor de «Centro de Publicaciones del MINISDEF», con el siguiente código de cuenta IBAN: ES57 0182 2370 4402 000 0365 (BIC: BBVAESMMXXX), contactando previamente con los teléfonos 913 12 44 27/913 79 50 50

Domiciliación bancaria (no válida para suscripciones desde el extranjero):

D. _____ autoriza al Instituto de Historia y Cultura Naval, del Ministerio de Defensa, para que con cargo a mi cuenta núm:

	ENTIDAD	OFICINA	DC	Nº CUENTA
IBAN:				

sean abonados los recibos correspondientes a la Revista de Historia Naval / Cuadernos Monográficos (tachar lo que no proceda):

En _____, a ____ de _____ de 20 _____

Firmado: _____

NOTA:

- 1) Remitir este boletín de suscripción por correo electrónico a RHN@mde.es, o por correo ordinario al Instituto de Historia y Cultura Naval. Juan de Mena Nº 1, 28014 Madrid. Puede también suscribirse llamando a 913 12 44 27/913 79 50 50.
- 2) Las suscripciones por domiciliación bancaria surten efecto a principios de cada año natural. Para recibir números del año en curso, llamar a 913 12 44 27/913 79 50 50.

Protección de datos de carácter personal.

En cumplimiento de lo establecido en la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, los datos personales que consten en el boletín de suscripción, una vez relleno, se procesarán incluyéndose en el fichero de suscriptores de la Revista de Historia Naval y de los Cuadernos Monográficos, y en ningún caso serán cedidos a terceros. Si desea ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, puede dirigirse por correo ordinario, o mediante correo electrónico, a las direcciones anteriormente indicadas.