

GALERAS, GALEAZAS Y GALEOTAS EN EL SIGLO XVI

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



(Retirado)

La marina rémica

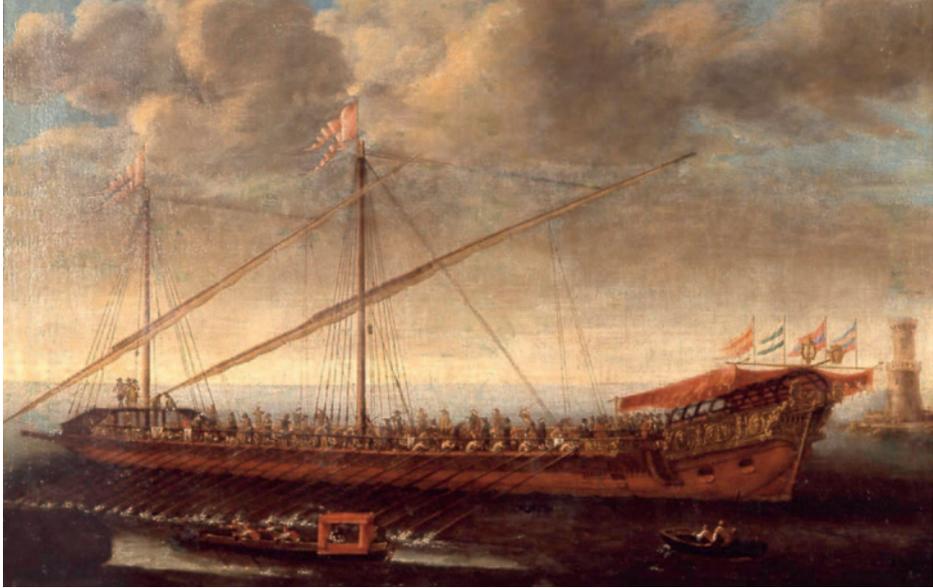


L siglo XVI fue la centuria de oro de la marina rémica, es decir de la formada por barcos movidos a remos. Se trataba de embarcaciones ligeras, alargadas y estrechas, utilizadas, predominantemente, para la guerra, aunque también podían actuar como mercantes. Su gran ventaja era que podían navegar y maniobrar con independencia del viento al que estaban sujetos los barcos de vela, aunque para ello tenían que contar con remeros que ocupaban un gran espacio. Por sus características físicas, tenían una capacidad de carga muy reducida y necesitaban mucha agua y víveres para la subsistencia de sus numerosas dotaciones, lo que limitaba de forma considerable su autonomía.

Los barcos principales de la marina de remos eran las galeras, junto a sus hermanas mayores, las galeazas, y menores, las galeotas, seguidas por otras más pequeñas: fustas, bergantines y fragatas. Sus bandas recibían los nombres de diestra o derecha y siniestra o izquierda; las denominaciones estribor y babor

se reservaban para la marina de vela.

Fueron los protagonistas del combate de Lepanto del 7 de octubre de 1571 —hace 450 años—, uno de los grandes enfrentamientos navales de la historia y la última gran refriega de barcos de remos en el Mediterráneo. A continuación, vamos a ver cómo eran y cómo se utilizaban.



Galera ordinaria de 24 bancos. Óleo atribuido a Manuel de Castro. (Museo Naval de Madrid)

Galera

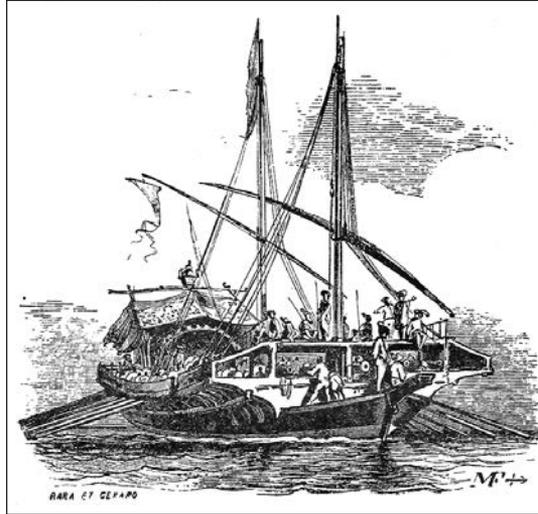
La galera fue una embarcación diseñada especialmente para la guerra, que durante mucho tiempo tuvo un gran protagonismo, principalmente en mares cerrados como el Mediterráneo o el Báltico. Su origen se remonta a los barcos fenicios, griegos, cartagineses y romanos. Su época de esplendor fue en el siglo XVI. En la Armada española continuó prestando servicios hasta bien entrado el XVIII, y fue baja definitiva a principios del XIX.

Era alargada y estrecha y, además de contar con uno o dos mástiles para grandes velas, por las bandas mostraba largas filas de remos. Utilizaba las velas en los tránsitos si había viento y también en las navegaciones de caza y retirada si este era propicio, pero no en los ataques, en los que los mástiles normalmente se abatían y solo se usaban los remos.

Desde tiempos muy antiguos, la galera ha surcado los mares utilizando solo una fila de remos por banda. Fueron los fenicios los que incorporaron dos filas en dos órdenes, uno alto y otro bajo, que sin perder maniobrabilidad la hacían más veloz; fue la birreme. Los griegos utilizaron la galera con tres filas de remos o trirreme. Y los cartagineses y los romanos llegaron a usar el quinquereme o galera con cinco filas. Aunque las más corrientes fueron las birremes.

A lo largo de la Edad Media no hubo grandes progresos en su construcción. Destacaron los dromones bizantinos con dos filas de remos, y también

sobresalieron otros barcos de remos, largos y estrechos, que permitieron a diversas culturas expandirse y desplazarse a muy largas distancias, como fueron los célebres *drakars* o barcos-dragón de los vikingos. Y las galeras continuaron su lenta evolución hacia barcos ligeros y rápidos, presentes en toda la península ibérica, sobre todo en el Mediterráneo. En esta continua y lenta evolución hacia el siglo XVI, sufrieron algunos cambios importantes en los remos, timón, aparejo y armamento. Tendieron a tener una sola fila de remos por banda y pasaron de contar con dos espadillas laterales por las aletas a tener un timón axial a popa. Cambiaron las velas cuadradas de su aparejo por triangulares o latinas e incorporaron la artillería en su armamento.



Grabado de galera española vista de proa. Se puede apreciar el espolón, las bocas de fuego de la artillería principal asomando por la corulla y, sobre esta, la arrumbada. (Museo Naval de Madrid)

Mientras tanto, entre los barcos de vela, en el siglo XIV apareció la coca, que en el siglo XV derivó hacia la nao y la carraca, al tiempo que surgía la pequeña carabela. Se trataba de barcos mancos, es decir, sin remos, que para navegar utilizaban solo la fuerza del viento y un variado aparejo de velas. En el siglo XVI se consolidaron la galera de una fila de remos y la nao, que dieron lugar a la galeaza y al galeón respectivamente. La galeaza era como una galera grande, pesada, fuertemente armada y con muchas velas y remos. El galeón, con un gran aparejo pero sin remos, derivado de la nao y la galera, era de mayor porte que la nao. Y del galeón nació en el siglo XVII el navío de línea, que tuvo su época de oro en el XVIII, para desaparecer totalmente en la primera parte del XIX ante el empuje del vapor en la propulsión y el empleo del hierro en los cascos.

Como se puede apreciar, en el siglo XVI, con las embarcaciones de remos convivieron las mancas, que se abrieron paso en las navegaciones oceánicas para llevar a cabo grandes empresas de exploraciones, descubrimientos, colonizaciones y comercio. A modo de ejemplos, en 1492 Colón efectuó el viaje del descubrimiento con una nao y dos carabelas. En 1519, Magallanes comenzó su expedición a las islas de las Especias con cinco naos, de las que solo regresó una, la *Victoria*, en 1522. En el siglo XVI, la Carrera de Indias y el

Galeón de Manila utilizaron barcos de vela, como carabelas, naos, galeones y otros, que más adelante también fueron navíos de línea.

Y mientras tanto, la galera continuó estando operativa. Mucho del tráfico por el Mediterráneo era con galeras. La Liga Santa —que en 1571 se organizó para luchar contra los turcos y que tuvo su punto culminante en la batalla de Lepanto el 7 de octubre de dicho año— se basó sobre todo en galeras, con algunas galeazas y otras embarcaciones menores a remos. Y también estuvieron presentes en otras acciones llevadas a cabo por España en la mar, como las campañas de Portugal de 1580, los desembarcos en las Terceiras (Azores) en 1582, las acciones de la escuadra del duque de Pastrana en la costa catalana en 1623 o la reconquista de Orán en 1732. Y se mantuvieron en una categoría especial dentro de la Armada Real hasta la mitad del siglo XVIII, con su propia cadena de mando y uniformes, hasta que se dieron de baja las cuatro últimas en 1773, aunque se trató de resucitar el Cuerpo de Galeras en 1785 con la compra de dos a Malta y la construcción de otras dos, que en el año 1802 pasaron a ser pontones y fueron dados de baja definitivamente en 1805, sin que volvieran a estar presentes en la Armada.

Para facilitar su estudio, se pueden considerar tres grupos atendiendo a su porte y número de bancos: gruesa, bastarda y ordinaria. La de mayor tamaño era la galera gruesa, donde embarcaba algún miembro de la familia real o el almirante de una flota, y por ello podía ser la real o la capitana. La bastarda era de un tamaño intermedio, y normalmente era la del comandante de una escuadra dentro de la flota. Y la ordinaria, que formaba el grueso de las flotas y escuadras, era la más corriente y de menor tamaño.

En la segunda mitad del siglo XVI, tenían una proporción de manga a eslora de uno a ocho. Para facilitar la varada y el carenado, su quilla o carena, desde el arranque de la roda a proa hasta la unión con el codaste a popa, era larga y recta. La roda y el codaste iban unidos por refuerzos longitudinales o cuerdas paralelas entre sí y separadas un metro aproximadamente, que daban consistencia a la galera en el sentido longitudinal y evitaban su arrufo o quebranto, que se podía producir con cierta facilidad si no contaba con estos refuerzos debido a su forma alargada y estrecha.

Para hablar de sus características y dimensiones nos vamos a centrar en la galera ordinaria, que era la más abundante y presente en todos los encuentros de barcos de remos. El casco o buco podía medir 47 m de eslora, 41 de quilla, seis de manga, menos de dos de calado, con un francobordo entre 0,5 y un metro. Desplazaba de 180 a 270 toneladas y podía contar con un lastre de 15 toneladas. De la quilla salían hacia los lados las cuadernas separadas entre sí unos 25 cm, que se cubrían con doble forro, interior y exterior, formado por tablones unidos por los cantos a paño o a tope para definir los costados. Tenía unos voladizos transversales que sobresalían un metro por cada banda, con el extremo de proa a unos dos metros de la roda y el de popa a unos ocho metros del codaste. De proa a popa, dichos voladizos iban unidos por postizas o

maderos longitudinales para apoyo de los remos, con lo que la manga aumentaba un metro o algo más por banda, pasando a tener unos ocho metros.

A vela, su máxima velocidad no llegaba a ocho nudos. A remo, con la dotación de remeros completa, adiestrada y con buen tiempo, podía rozar los seis nudos durante 30 minutos y cuatro nudos durante más tiempo, mientras que con solo un tercio de remeros

no pasaba de tres nudos. En ciaboga podía girar prácticamente en un punto. Por su escasa capacidad de transporte de víveres y agua, su autonomía era de una semana como mucho, y por su fragilidad y dificultad de manejo con vientos y mares duros, solía operar desde mediados de marzo a mediados de octubre y el resto del tiempo invernaba.

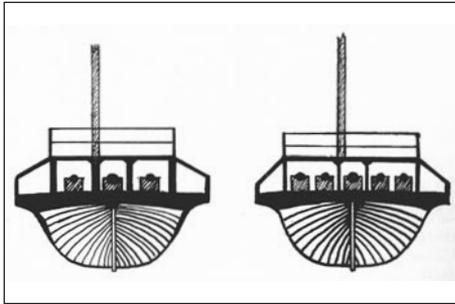
En cuanto a su distribución interna, la galera tenía tres secciones: proa, centro y popa. La proa comenzaba en el espolón, que era una prolongación del tajamar hacia delante, sobre el agua, de unos seis metros de longitud. Servía para embestir a una galera contraria, romperle los remos y la obra muerta, tratar de hundirla o usarlo como pasarela durante el abordaje. También se utilizaba para la maniobra de la vela trinquete, a modo de bauprés.

A popa del espolón estaba la tamboreta o triángulo de cubierta, limitado por la roda y una fuerte estructura llamada corulla, que era un recinto de unos tres metros de eslora y la manga total de la galera, incluidos los pasillos, que protegía los cañones de la artillería principal y era el lugar de estiba de los cables de fondeo de los rezones o anclas de cuatro uñas. Encima de la corulla estaba la arrumbada, que era una plataforma en la que, en combate, se organizaba un bastión con candeleros de 1,3 metros de alto aproximadamente, en los que se ponían escudos defensivos de madera o pavesas, reforzados con jarcias, colchonetas y otros materiales (en principio, solo las galeras españolas tenían corulla y arrumbada, pero a lo largo del siglo fueron adoptadas por las venecianas y turcas).

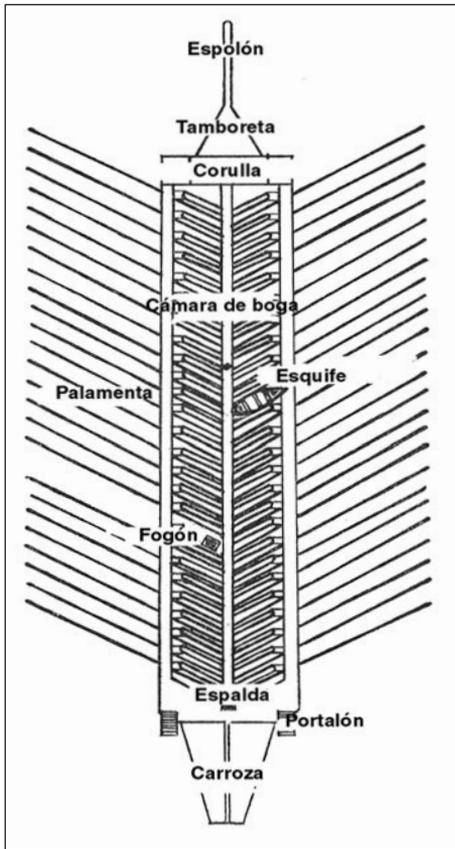
Hacia popa, el centro tenía la cubierta de boga, con la cámara de boga o talar, en la que había bancos transversales, de la crujía a las bandas, para uso de los remeros que manejaban la palamenta. A popa de los bancos, los remeros tenían las banquetas para ponerse de pie, y las peñas para apoyar los pies y hacer más fuerza. De proa a popa, la cámara de boga era recorrida por las cuerdas o refuerzos longitudinales, que formaban mamparos verticales. El



Modelo de la sección por la cuaderna maestra de una galera. (Museo Naval de Madrid)



Esquema de corullas de galeras con tres y cinco piezas de artillería



Esquema de la distribución interna de una galera

espacio comprendido entre ellos se usaba como pañol y santabárbara y se cubría con cuarteles o piezas de madera horizontales que formaban un pasillo por el centro del barco, que en una galera ordinaria solía pasar de los 30 metros. Por dicho pasillo transitaban el cómitre y el sotocómitre para dirigir la boga, lo utilizaban los marineros para la maniobra, los soldados como paso y los alguaciles para vigilar a los galeotes. A cada banda de la cámara de boga, entre las bordas y las postizas, se formaban pasillos laterales donde desplegaban los soldados durante los combates. En las postizas se ponían batayolas o pavesas, consistentes en tablas verticales dispuestas a modo de parapetos para proteger al personal de los tiros de arcabuz, flechas y virotes.

En la banda siniestra solía ubicarse el fogón para preparar las comidas, y en la diestra se arranchaba el bote o esquife, de unos ocho metros de eslora, dos de manga y de cuatro a seis remos por banda, usado para barqueo de personal y material, efectuar aguada y víveres, en los combates y siempre que fuera necesario. Los lugares de arranchado del bote y el fogón se solían fortificar con pavesas para usarlos como bastiones.

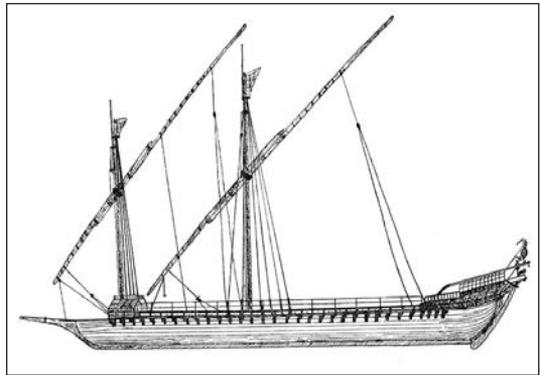
A popa de la cubierta de boga estaba la espalda o plataforma que daba comienzo a la sección de popa. Iba de banda a banda, a modo de vestíbulo de la cámara de popa, con batayolas y a veces balaustradas a los costados y un portalón con escala de embarque a cada banda. Tanto la espalda como la cámara de boga so-

lían ir cubiertas con un toldo para proteger al personal de las inclemencias del tiempo. A popa de la espalda estaba la cámara o zona más noble del barco, llamada carroza, que se extendía hacia el extremo de popa, se tapaba con un gran toldo, y su cubierta presentaba un acusado arrufo, con el extremo de popa curvado hacia arriba, lo que le daba un aspecto elegante y altanero, y solía estar muy decorada. En la carroza se encontraba la cámara de consejos, que se cerraba por proa y popa con el mismo toldo del techo, conteniendo la mesa de consejos, varios bancos y el asiento del capitán. El nombre de carroza era porque, con su forma y su toldo, recordaba a una carroza tirada por caballería. En el sentido proa a popa, el centro del techo de la carroza estaba formado por un listón ancho o «flecha», que sujetaba el toldo; en la espalda se apoyaba en una columna vertical central llamada estanterol; el extremo de popa iba al codaste y era capaz de aguantar el peso de marineros y soldados.

En el codaste estaban los elementos de apoyo y giro del timón de orejera, así llamado porque sobresalía por debajo de la quilla hasta 60 centímetros. El movimiento del timón en unos casos se conseguía con una caña o larga barra de madera o con un freno transversal con guardines.

Bajo la carroza se guardaban las armas. A popa, también bajo la carroza, se encontraba la cámara del capitán. Y siguiendo hacia proa estaban los alojamientos de oficiales, repostería de víveres, despensa, panera, santabárbara, taberna, pañol de velas, enfermería con botica y carbón para el fogón, usando en parte el espacio comprendido entre los dos mamparos longitudinales. Entre la espalda y la cámara de boga había un cubículo para la aguja de marear, ampolletas, astrolabios, ballestillas y otros instrumentos.

La dotación de una galera estaba formada por el capitán, gente de cabo y gente de remo. A su vez, la gente de cabo se dividía en gente de mar y gente de guerra. La gente de mar la componían: oficiales para los mandos técnicos; de artillería y de servicios: patrón, cómitre, sotocómitre, pilotos, consejeros y otros, que constituían el consejo de la galera, y marineros para las maniobras, auxilios en servicios y combate. La gente de guerra era la infantería embarcada para el combate o como guarnición. Todos tenían asignados sueldo y raciones que, a modo de ejemplo, por día eran: siete ducados y cinco raciones el capitán; tres ducados y dos raciones el cómitre;



Modelo de galera en una tarjeta postal.
(Colección de Marcelino González).

dos escudos y una ración el marinero y el soldado (un ducado eran once reales y un escudo diez).

La gente de remo o chusma estaba formada por los remeros, para el manejo de remos, entenas y palos, encuadrados en tres grupos: esclavos, forzados o penados y buenas boyas. Los esclavos constituían la categoría más baja. Su procedencia podía ser por compra, donaciones o apresamientos en combate o en incursiones en territorios enemigos. Su precio medio oscilaba alrededor de 100 ducados y no cobraban sueldo. Los forzados o penados lo eran por la justicia, normalmente por un mínimo de dos años y a veces de por vida, aunque en general no pasaban de los 10 años. No cobraban sueldo, pero podían obtener dinero por juego, trapicheos y otros procedimientos e incluso podían comprar un esclavo y ponerlo en su lugar. Los buenas boyas eran remeros profesionales voluntarios, cogidos en levass o retenidos por falta de personal tras haber cumplido sus penas. Solían tener una ración y una paga de un ducado al mes. Cuando los forzados habían cumplido sus condenas, en ocasiones podían seguir en sus puestos como buenas boyas para cubrir vacantes de remeros, unas veces voluntarios y otras veces por la fuerza, cobrando la ración y el sueldo de su nueva situación, y a veces eran amarrados al banco para evitar la tentación de escapar.

En dicha época, una galera ordinaria podía llevar de 100 a 110 gentes de cabo y más de 150 de remo, lo que suponía un total de 250, 260 o más hombres. A mediados del siglo XVI, una galera ordinaria tenía unos 24 bancos por banda, una bastarda de 26 a 29 y una real sobre 30 o más. En cuanto a remeros por banco, una ordinaria solía tener tres, y la real podía llegar a siete. El número total de remeros de una ordinaria era de 144 (24 x 2 x 3), aunque solía llegar a unos 150 y con relevos podía ascender a 175.

En cuanto a la distribución de remos, en el siglo XVI hubo dos sistemas. En una galera ordinaria, con tres remeros por banco, durante la primera mitad del siglo era a tercerol o *alla sensile*, con un remo por remero, o sea, tres remos por banco. Pero en la segunda mitad del siglo pasó a ser a galocha, con un solo remo para los tres remeros. A tercerol se obtenía más maniobrabilidad, pero a galocha se ganaba en espacio y logística al reducir los remos a un tercio, aunque fueran más grandes.

El remo de una galera de la segunda mitad del siglo XVI podía medir unos 11 metros de largo, unos 25 centímetros de diámetro y tenía tres partes: pala, caña y guion. Cada una de ellas medía un tercio del total. La pala era la parte más ancha, que entraba en el agua e impulsaba el barco; la caña del remo estaba comprendida entre la pala y la galera, y el guion iba dentro de la galera y era movido por los remeros. Este solía contar con contrapesos de madera, hierro o plomo para equilibrar el remo y ayudar en la boga, y para facilitar su agarre podía llevar manetas, ya que era muy grueso. Los remos normalmente eran de madera de haya y se armaban con estobos o fuertes anillos de cabo unidos a toletes o escálamos, que eran piezas verticales colocadas en las posti-

zas. Seguramente el puesto del noveno remo de la siniestra, o alguno cercano de dicha banda, iba libre para instalar el fogón.

Atendiendo al número de remeros activos, la boga podía ser de toda la palamenta o por cuarteles. La primera era cuando bogaban todos al mismo tiempo y era la modalidad seguida en ataques, retiradas, cazas, temporales, pasos peligrosos y circunstancias similares. Consistía en una boga viva al máximo ritmo y con el mayor esfuerzo posible durante poco tiempo. La boga por cuarteles era la forma de boga descansada entre puertos y en tránsitos normales, en la que solo lo hacía un tercio de los remeros o cuartel para que descansara el resto. Para ello, se repartían en tres cuarteles: cuartel de proa, con los que estaban entre la corulla y el esquife y el palo mayor; cuartel del medio, formado por los que se encontraban entre el esquife, el palo mayor y el fogón, y el cuartel de popa, con los remeros entre el fogón y la espalda. Solía ser una boga normal para reducir esfuerzos y no agotar a los remeros.

Para iniciar la boga, el cómitre daba una primera pitada, los remeros se ponían de pie sobre las banquetas y se echaban hacia delante con los brazos extendidos hacia popa y las palas de los remos hacia proa. Con la segunda pitada, metían las palas en el agua, se apoyaban en las peañas, se echaban hacia atrás cayendo sobre sus asientos y llevaban los guiones hacia proa todo lo posible. A continuación, sacaban las palas del agua, se ponían en pie y repetían los movimientos, normalmente acompañados por cantos o salmodias. La boga viva era de tres a cuatro paladas por minuto, y la normal de una a dos.

En cuanto a los estilos de boga, había tres: a pasar banco, por dentro del banco y a tocar banco. El primero se empleaba cuando el remero de más adentro tenía que llevar el guion del remo lo más a popa posible, a pasar el banco del remero que tenía delante; era una boga viva y rápida de ataque o retirada y solía hacerse con toda la palamenta. Por dentro del banco era cuando el guion no llegaba a la altura del banco de delante; era una boga normal, lenta o de descanso, y se practicaba en tránsitos y por cuarteles. Y a tocar banco era cuando el guion debía tocar físicamente el banco de delante, lo que obligaba a bajarlo y a levantar mucho la pala para continuar la boga en un movimiento de mariposeo del remo; era muy vistosa para ser utilizada en paradas y revistas, se ejecutaba con toda la palamenta y resultaba muy cansada.

Además de los remos, la galera también podía navegar a vela en las travesías si el viento era favorable, pero nunca en combate. Contaba normalmente con dos palos o árboles: trinquete a proa y mayor o maestro al centro, ambos ligeramente inclinados hacia proa, dotados con velas latinas o triangulares, envengadas a largas vergas llamadas entenas, que se dividían en dos piezas: pena, la alta, y car, la baja. El trinquete iba a proa o sobre la arrumbada o en cubierta inmediatamente a popa de la corulla y arrumbada; podía tener unos 18 m de alto y sobre 45 cm de diámetro, y su entena unos 36 metros. El mayor, que iba en el tercio proel de la cámara de boga, oscilaba entre los 25 m de alto y 65 cm de diámetro y su entena podía medir unos 42 metros. En la



Galera en un sello de correos emitido por España en 1964. (Colección Marcelino González)

parte alta del mayor, y a veces también del trinquete, llevaba una media jaula o cesta llamada gata, a la que subía el vigía o serviola para tener más horizonte. El aparejo de las galeras venecianas era de un solo mástil con su entena y una única vela triangular o latina.

La galera armaba piezas de artillería, armas portátiles de fuego y blancas y armas defensivas. La artillería principal iba a proa, en la corulla, y normalmente contaba con tres o cinco piezas fijas de avancarga dirigidas hacia proa, por lo que para apuntarlas en orientación había que

girar la galera, y la elevación se conseguía con calzos bajo las cureñas. En el siglo XVI, normalmente las galeras cristianas llevaban cinco cañones y las turcas tres. Los tiempos de carga variaban de cuatro a seis minutos o más, con gente muy adiestrada, y normalmente en combate solo podían hacer un disparo antes del abordaje. Las galeras cristianas llevaban un cañón al centro y una culebrina y un pedrero a cada lado. El cañón, que era el de mayor calibre —de unos 175 mm, con 3,5 m de longitud de caña y más de 2.000 kg de peso—, disparaba proyectiles de 18,5 kg con un alcance máximo de 1.500 metros. Las culebrinas, de mayor alcance y precisión y menor calibre, solían ser de 35 mm, con cinco metros de longitud de caña y 1.850 kg de peso, y lanzaban proyectiles de 7,8 kg con un alcance máximo de 2.000 m. Los pedreros disparaban bolaños de piedra con un alcance máximo de 600 metros. La función de la artillería principal normalmente era barrer con un único disparo la mayor cantidad posible de personal del barco enemigo justo antes del abordaje.

Su artillería secundaria contaba con tres esmeriles o falconetes por cada banda, orientables a mano. La artillería ligera la componían de 10 a 40 mosquetes de posta por las bandas, con un alcance efectivo de unos 200 m. Y la portátil era a base de arcabuces de unos 23 kg de peso, que disparaban bolas de plomo de 28 gramos a una distancia máxima de 600 m, con un alcance eficaz de 50 metros.

En cambio las galeras otomanas a proa solían llevar tres piezas de artillería: un cañón que disparaba proyectiles de 24 a 28 kg y una lombarda o pedrero a cada lado. Y por las bandas armaban hasta 12 esmeriles o falconetes.



Vista del velamen de una galera del siglo XVI. (Acuarela por Marcelino González)

Es de destacar que, en el combate de Lepanto, las naos cristianas no llevaban ni arcos ni ballestas, ya que habían sido sustituidos por arcabuces. En cambio, las otomanas contaban con dichas armas, además de algunos arcabuces.

El resto del armamento era a base de armas blancas, como espadas, picas, cimitarras, puñales, etc., además de piñatas de líquidos incendiarios, cal viva y otras. Los cristianos llevaban armas defensivas, como yelmos, petos, espaldares, rodelas, protecciones de cuero, etc., en tanto que los musulmanes no las utilizaban; en todo caso, podían llevar una cota de malla.

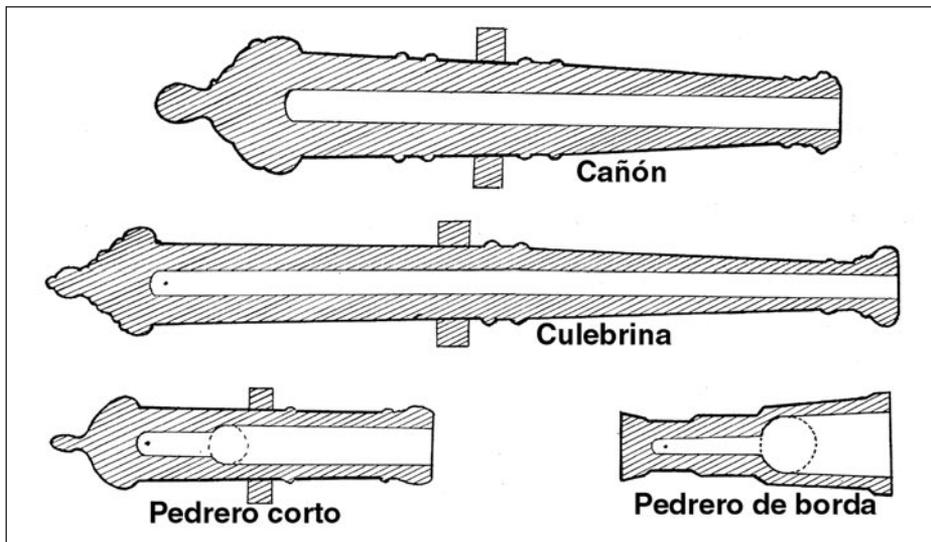
Las galeras turcas, además de portar menos cañones, tampoco tenían pavesas ni en las bandas ni en los bastiones, por lo que eran más ligeras, rápidas y maniobreras que las cristianas, lo que les permitía efectuar despliegues rápidos y envolventes. Pero en Lepanto, la mayor fortaleza de las galeras cristianas, el hecho de que contaran con muchos más mosquetes y arcabuces y de que su gente iba protegida hicieron que tuvieran ventajas sobre las turcas y terminaron ganando el combate.

Los datos aportados hasta el momento corresponden a una galera ordinaria que, como ya quedó dicho, era la más abundante. Pero podemos echar un vistazo a la *Real* de Lepanto, que era una galera gruesa, para ampliar información sobre aquellos grandes barcos de remos. Sus dimensiones pudieron haber sido las que se aplicaron en la reconstitución de la galera que se hizo para

conmemorar en 1971 el IV centenario del combate de Lepanto y que hoy se exhibe en el Museo Marítimo en las Atarazanas Reales de Barcelona. Estas son las siguientes: 60 m de eslora con espolón y 52,5 de eslora de la cubierta; 2,08 m de puntal o distancia de la cubierta a la quilla; 6,20 m de manga del casco y 8,4 de manga máxima o distancia entre postizas, y 30 remos por banda. La galera bastarda se puede considerar intermedia, mayor que la ordinaria sin llegar a las dimensiones de la gruesa.

La vida a bordo de las galeras era de hacinamiento. Por ejemplo, una ordinaria que no llegaba a los 50 m de eslora de casco contaba con una dotación de 250 o 260 hombres, aunque solía llevar hasta casi 300, muchos de ellos remeros, que vivían a la intemperie. El que en la mar mirase una galera a vista de pájaro, sobre todo vería un montón de cabezas de las que salían los remos. Y en tal situación la higiene brillaba por su ausencia. Se llegó a decir que se sabía de la presencia de una galera antes por el olor que por la vista. No tiene por ello nada de extraño el dicho: «La vida en la galera, Dios la dé a quien la quiera». Por otra parte, los contrastes a bordo eran enormes, desde el tufo y mal olor de la chusma a los perfumes del mando en la carroza.

La mayor parte de los remeros vivían encadenados a sus bancos, donde pasaban sus vidas o sus condenas, comían, descansaban, dormían y hacían sus necesidades, con lo que lo del mal olor resulta harto comprensible. Y no era extraño que entre ellos aparecieran infecciones y enfermedades que se podían transmitir al resto del personal y convertirse en verdaderas plagas. Su dieta era monótona pero completa, ya que la galera dependía de su fortaleza física:



Piezas de artillería de una galera

bizcocho o galleta, agua, habas, arroz, aceite y sal, y en navegaciones difíciles o antes de los combates se solía reforzar con bizcocho mojado en vino.

La gente de cabo comía algo mejor, ya que su dieta incluía además carne salada, tocino, queso, pescado, garbanzos y vino. Se alojaban de acuerdo con sus categorías, a veces donde buenamente podían, en espacios tan reducidos que daban origen a roces y hasta a duelos, que eran las lógicas consecuencias de vivir en un ambiente de hacinamiento regido por un montón de normas de protocolo y etiqueta, a veces difíciles de entender. El hacinamiento y las duras condiciones de vida favorecían la aparición de enfermedades. En cambio, debido a las cortas estancias en la mar, no había escorbuto, que era la plaga de los veleros.

Las galeras contaban con elementos distintivos, como luces, banderas, estandartes, gallardetes, etc., que se usaban de acuerdo con su rango, el mando y el momento. Entre las luces estaba el fanal o gran farol del coronamiento de popa. Si una galera real encendía tres fanales, las capitanas podían encender dos, y los restantes mandos uno; las demás galeras no lo encendían. Además, los mandos de las escuadras llevaban un gran estandarte en un asta de unos cinco metros, desplegado a la diestra, a la altura del estanterol, y también mostraban otras banderas y gallardetes dependiendo de las circunstancias. Todas las galeras debían mostrar banderas de combate con las armas del rey en las entradas y salidas de puerto, en combates y en grandes solemnidades, en las que también se solían engalanar.

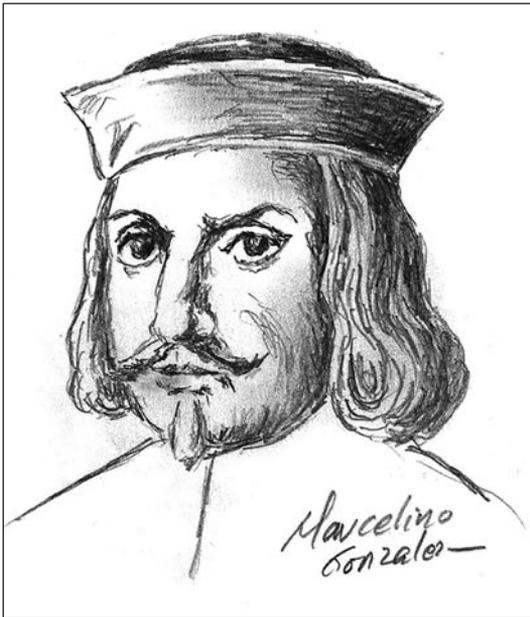
Sus nombres o denominaciones tenían diferentes orígenes y características, y podían ser advocaciones o apelativos. La advocación era el nombre de una virgen o un santo al que la galera encomendaba su protección, como *San Jorge* o *San Vicente*, que a veces era doble, como *San Miguel* y *Santa Bárbara*. El apelativo era como se conocía a la galera. Unas veces coincidía con la advocación, como *Santa Lucía*, y otras venía de alguna circunstancia especial, como la *Quemada*, por haber sufrido un incendio. En ocasiones era conocida por su mascarón, como *La Loba* de Álvaro de Bazán en Lepanto, el cual representaba a este animal. También podía venir de sus funciones o de las insignias que transportaba, como la *Real* de Juan de Austria en Lepanto o la *Capitana*, la *Sultana*, la *Patrona*, etc. A veces el nombre estaba relacionado con el de su propietario o armador, como la *Negróna*, que pertenecía a Juan Ambrosio Negrón. Y también se usaba como nombre el indicativo de llamada y reconocimiento, como *Dos Delfines* o *León con el Fénix*.

Galeaza

Era esta una galera grande construida durante los siglos XVI y XVII, y fue en la segunda parte del siglo XVI cuando más se utilizó. Su nombre viene del término italiano *galeazza*, aumentativo de *galea* o galera en dicho idioma. Se



Modelo de la galera *Real*. (Museo Naval de Cartagena).



trataba de un barco de grandes dimensiones, una verdadera fortaleza flotante, construida para llevar más artillería y con mayor capacidad para navegar con mares fuertes. Su tamaño y alto francobordo la protegían de los abordajes. Tenía dos castillos fuertemente armados, uno a proa y el otro a popa. Era muy pesada, lenta y de muy pobres condiciones marineras. Al igual que la galera,

Antonio de Guevara, eclesiástico del siglo XVI, fue buen conocedor de la vida en las galeras que plasmó en su libro *El arte de marear. Privilegios de galera y saludables consejos a los navegantes*. (Dibujo a lápiz por Marcelino González)

contaba con un gran espolón a proa, sobre el agua.

Su origen hay que buscarlo en la Marina de Guerra veneciana, muy poderosa en el Mediterráneo, que quería contrarrestar a la española. Los venecianos querían construir un barco que hiciese frente a la galera bastarda, muy en boga en la Marina española de principios del XVI. Así que decidieron ir más lejos y crear

una nave muy parecida, pero más grande y fuerte. De esta forma, aparecieron las primeras galeazas en el Arsenal de Venecia hacia el 1530.

La proporción de manga-eslora era de uno a seis, e incluso de uno a cinco, por lo que no era tan estilizada como una galera. Su eslora podía rozar los 60 m, con algo más de nueve de manga, 3,35 de calado y 6,5 de puntal. Tenía una cubierta corrida encima de la cámara de boga, por lo que los remeros iban resguardados. Podía llegar a los 32 remos por banda, con siete u ocho hombres por remo. También contaba con aparejo de vela, normalmente formado por tres mástiles, trinquete, mayor y mesana, de proa a popa, con velas latinas envergadas a sus entenas. Su dotación rondaba los 70 marineros, hasta 250 soldados y de 300 a 500 remeros.

Armaba hasta 50 piezas de artillería entre cañones, culebrinas, pedreros y otros. A modo de ejemplo, a proa podía montar dos culebrinas que disparaban proyectiles de 19 kilogramos, otras dos con proyectiles de 9,54 kilos, dos más con proyectiles de 7,2 y dos pedreros de 12 libras. En las bandas llevaba cañones con proyectiles de 14,3 kilogramos, cañones de 20 libras y pedreros de 12. A popa, culebrinas de 14 libras, falcones de seis y pedreros de 12. Y por las bandas también desplegaba mosquetes y arcabuces. En las bordas llevaba pavesas con troneras por donde abrían fuego los mosqueteros y arcabuceros.

A pesar de sus muchos remeros y a su aparejo de vela, debido a su peso, lentitud y escasa maniobrabilidad para los tránsitos y los despliegues en los combates, las galeazas tenían que ser remolcadas por galeras. Tomaron parte en diferentes acciones de guerra, destacando en el combate de Lepanto de 1571. Su pesadez y lentitud les restaron mucha capacidad operativa, por lo que tuvieron una vida corta, concentrada sobre todo en la segunda parte del siglo XVI, aunque se extendió hasta el XVII, en que fueron languideciendo poco a poco al ser sustituidas por otros barcos.



Ramal de cadena de galeote. (Museo Naval de Madrid)



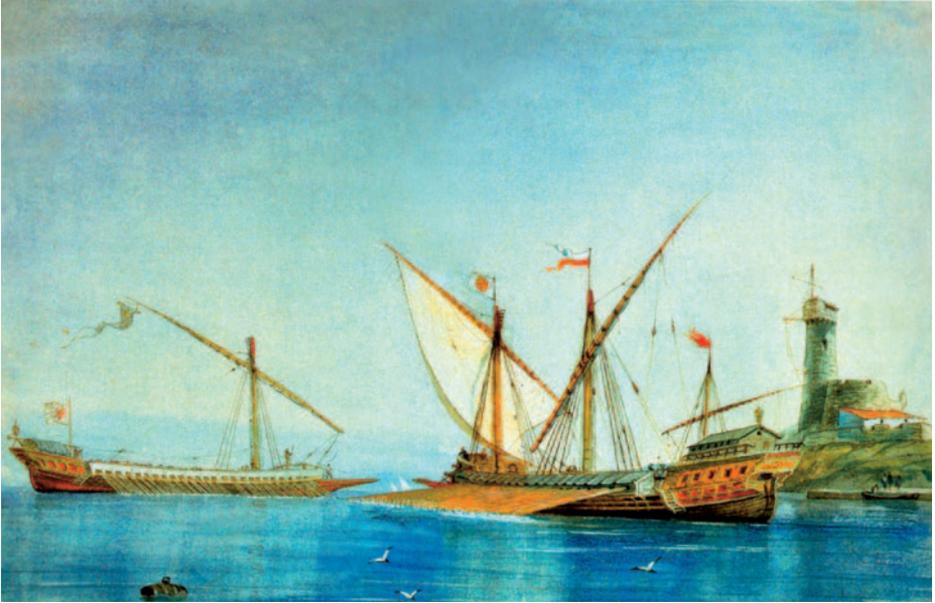
Recreación de «La Loba», mascarón de la galera de Álvaro de Bazán en Lepanto, conservado en el palacio-museo del Viso del Marqués. (Fotografía Marcelino González)

La galeota

Era como la mitad de una galera en porte, armamento, dotación y aparejo. Era un barco de remos y vela, maniobrero, con buenas condiciones evolutivas, rápido y veloz. No tenía arrumbada ni pavesas para proteger a la dotación. Podían tener de 15 a 20 bancos por banda, con un remo por banco y dos remeros por remo. Su aparejo solía ser de un solo palo con una vela latina, aunque las había con dos palos y otras tantas velas. Las galeotas occidentales normalmente montaban tres piezas a proa, la mayor en crujía y una más pequeña a cada banda. Las otomanas portaban un cañón a crujía y una lombarda a cada lado. Y todas llevaban algunos esmeriles por las bandas. Por sus características evolutivas, maniobrabilidad y velocidad eran útiles para atacar el tráfico o a galeras aisladas, operar en maniobras envolventes y en aguas someras.

Otras embarcaciones menores de remos

Estas eran las fustas, bergantines y fragatas. La primera era una galeota menor, más ligera, maniobrero y veloz, sin arrumbada ni carroza, con 15 bancos



Galera y galeaza del siglo XVI en una acuarela de Rafael Monleón. La galera, a la izquierda, muestra un solo mástil. La galeaza, a la derecha, presenta un aparejo mucho más completo

en total y dos o tres remeros por banco. Las occidentales o cristianas montaban una o dos piezas de artillería a proa. Las otomanas solían disponer de un cañón a crujía y cuatro esmeriles. Se usaban para el corso, incursiones a tierra y combates.

El bergantín era más pequeño que la fusta, abierto, sin crujía ni pasarela central. Contaba con unos 10 bancos en total, con uno o dos remeros voluntarios por banco. Armaba uno o dos esmeriles a proa. Se utilizaba en operaciones de vigilancia, reconocimiento, aviso y corso.

La fragata era la menor de las embarcaciones a remo, abierta y muy maniobrera. Su dotación y remeros eran voluntarios. Se utilizaba para el transporte, obtención de información, barqueo de soldados y transmisión de órdenes y noticias.

La marina rémica en el combate

Las evoluciones de las formaciones de tropas terrestres para ocupar posiciones ventajosas en el combate, junto al uso de la artillería, se trasladaron a las fuerzas combatientes en la mar que, en el caso de embarcaciones de remos,



Modelo de galeota. (Museo Naval de Madrid)

se tradujo en evoluciones de formaciones en líneas de frente, con unos barcos al lado de otros, navegando hacia el enemigo desplegados en varios grupos, que podían ser: vanguardia, ala izquierda, centro o batalla, ala derecha y retaguardia o socorro. El alistamiento para el combate comenzaba con la voz «al arma» (de donde viene la palabra «alarma»). El personal acudía con presteza a sus puestos de combate con sus armas preparadas, se alistaban los grupos de reparaciones y enfermería y se llevaban a

cabo una serie de medidas previas al combate: alistado de la artillería, pólvora y munición; preparación del aparejo para su arriado; alistamiento de colchonetas y mantas mojadas; distribución de cubos de agua para apagar incendios; mojado de superestructura, y todo lo necesario para reducir los daños propios e incrementar los del contrario.

En todos los casos y dentro de lo posible, cada unidad, grupo o formación trataba de ocupar una posición de ventaja sobre su adversario, intentando envolverlo, ponerse a barlovento, con el sol a la espalda, a favor de la corriente o por la parte de mar en zonas costeras para mejorar su iniciativa y su capacidad de maniobra.

El combate solía tener dos fases: a distancia y abordaje, seguidos del cuerpo a cuerpo. A distancia consistía en fuego de artillería y uso de armas arrojadizas para desgastar al adversario y hundirlo si era posible. Dependiendo del viento reinante, podía ser a vela o a remo mientras las galeras se aproximaban al abordaje. El fuego o lanzamiento seguía una secuencia acorde con el alcance de las diferentes armas: primero las culebrinas, seguidas por el cañón central, pedreros, artillería secundaria, mosquetes, arcabuces, flechas y ballestas. Antes del abordaje, normalmente solo había tiempo para un solo disparo de la artillería de proa, mientras las galeras se lanzaban contra sus contrarias a boga arrancada, con el aparejo aferrado y desarbolado, para abordarlas.

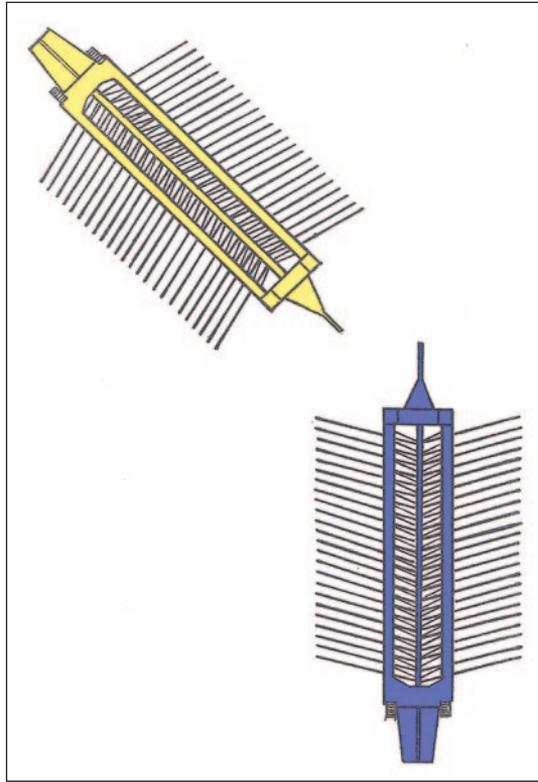
La galera atacante, de ser posible, embestía a su contraria por la amura con un ángulo de 45°, rompiéndole con el espolón los remos, las postizas y la borda, se unía a ella con arpones y ganchos y su gente pasaba por el espolón a la atacada para llegar al cuerpo a cuerpo. Y mientras, continuaban funcionando la artillería ligera y las armas arrojadizas: esmeriles, falconetes, mosquetes,

arcabuces, ballestas, arcos y flechas, piñatas incendiarias, etcétera.

En el cuerpo a cuerpo, además de las armas de fuego portátiles, entraban en acción picas, espadas, hachas y otras armas blancas, peleando de la misma forma que si fuera en tierra, con la gran diferencia de que tenía lugar en la mar sobre plataformas inestables y en movimiento, donde el personal podía caer al agua y perecer ahogado, si antes no habían muerto por alguna herida de arma de fuego o blanca.

La secuencia del cuerpo a cuerpo seguía una organización muy bien trazada. En la galera atacante, la gente de cabo se repartía en dos grupos. El grupo de a bordo, en el que estaba el capitán, se quedaba en la galera listo para su defensa. El de asalto se repartía en dos núcleos: el de abordaje pasaba a la proa y arrumbada enemiga, y continuaba hacia popa para tomar la espalda y la carroza. Y cuando este ya había pasado a la cámara de boga, el núcleo de socorro o defensa saltaba a la galera atacada para consolidar la posición. A bordo de esta, su gente de cabo se repartía en cuatro cuerpos para su defensa: vanguardia, que defendía desde la proa al palo mayor, con gente en la corulla, arrumbada, crujía y corredores; batalla, que protegía desde el palo mayor hasta la espalda, con hombres en los bastiones del fogón y esquiife; retaguardia, desde la espalda hasta el timón, con gente en la crujía, portalones y carroza, y socorro, que permanecía a cubierto, listo para actuar donde hiciera falta.

Mientras se libraba la lucha en las galeras, las galeotas, fustas y otras embarcaciones menores de remos llevaban órdenes y personal de refresco y refuerzo de unos lugares a otros y, junto con botes armados, con arcabuceros, ballesteros y nadadores, trataban de atacar por la retaguardia a los barcos



Esquema que muestra el momento del abordaje en que la galera alta de la izquierda ocupa una situación de ventaja



Tarjeta postal con un modelo de galera. (Colección Marcelino González)

contrarios o los sabotaban prendiéndoles fuego o abriéndoles agujeros en los cascos. Y los mosquetes, arcabuces, flechas y ballestas continuaban funcionando, al tiempo que se lanzaban estopas ardiendo, piñatas incendiarias, cal viva y otros materiales.

En cualquier momento del combate, y dependiendo de las circunstancias —viento, mar, armas empleadas, nivel adiestramiento, posición del barco, estado de ánimo de las tripulaciones, etc.—, la situación podía dar un vuelco, y la galera asaltada podía reaccionar y convertirse en asaltante, obligando a la asaltante a pasar a la defensa.

A modo de cierre

Las galeras y demás embarcaciones de remos jugaron un gran papel en su momento al poder navegar, maniobrar y desplazarse sin depender del viento. Pero su fragilidad ante inclemencias duras, su escasa autonomía por su poca capacidad de carga de víveres y agua para su numerosa dotación, la necesidad de contar con grandes cantidades de remeros, la mayor necesidad del empleo de la artillería y el aumento de la capacidad operativa de los barcos de vela

hicieron que desaparecieran a lo largo del siglo XVIII, y en algunos casos al despertar el siglo XIX, sin que volvieran a resurgir. Las galeras y demás barcos de la marina rémica se disiparon totalmente de la faz de los mares, de la misma manera que se extinguieron los dinosaurios de la faz de la tierra. Y hoy, aquellas largas embarcaciones de remos son solo lejanos recuerdos en la memoria histórica naval de muchas naciones, entre ellas España.

BIBLIOGRAFÍA

- BEECHING, Jack: *Las galeras de Lepanto*. Argos Vergara. Barcelona, 1984.
- CARANDE HERRERO, Rocío: *Mal-lara y Lepanto*. Caja San Fernando, Sevilla, 1990.
- CARRERO BLANCO, Luis: *España y El Mar (Tomo I)*, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1962.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: «Táctica naval en el siglo XVI». *Revista de Historia Naval*, núm. 2. 1983, pp. 29-61.
- CERVERA PERY, José: *Don Álvaro de Bazán, el gran marino de España*. E. N. Bazán, 1988.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas (Volúmenes I y II)*. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1996.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *50 barcos españoles*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 2009.
- 50 barcos españoles más*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 2015.
- GUEVARA, Antonio de: *El arte de marear. Privilegios de galera y saludables consejos a los navegantes*. Guadarramistas, 2016.
- GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José M.: *La Marina Española contra la piratería berberisca*. Navantía. Colección Bazán. 2005.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, José M.: *El salón náutico y sus medallas*. Fira de Barcelona, 1991.
- Lepanto*. Diputación Provincial de Barcelona. Museo Marítimo. Barcelona, 1971.
- OLESA MUÑIDO, Francisco Felipe: *La galera en la navegación y en el combate. Tomo I. El buque suelto. Tomo II. Formaciones y dispositivos*. Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto. Madrid, 1971.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Galeras españolas. Del Egeo al Mar de la China*. Navantía. Colección Bazán. 2007.
- SAMPER, Marcos: *A galeras a remar. La vida cotidiana en las galeras españolas de los siglos XVI y XVII*. Guadarramistas. 2016.
- VV. AA.: *El buque en la Armada Española*. Sílex, 1981.

Retrato de don Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, por Rafael Tegeo, 1828. Óleo sobre lienzo.
(Museo Naval de Madrid)

