

# El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna

**José Luis Casado Soto**

*Museo Marítimo del Cantábrico, Santander*

## 1. CONTEXTO HISTÓRICO EN LARGA DURACIÓN

Desde la Época Clásica hasta bien entrada la Edad Moderna, la galera fue el buque de guerra primordial en el ámbito del Mediterráneo, lo que no excluyó su uso y construcción en el Atlántico ibérico. En periodo de tan larga duración su tamaño, forma, estructura y modos de propulsión, así como su utilización táctica y estratégica variaron mucho. Las notables diferencias apreciables entre las galeras fenicias, griegas, persas y romanas se acusaron aún más respecto a los barcos que llevaron ese mismo nombre durante la Edad Media y no digamos en el Renacimiento. Sin embargo un puñado de características comunes permiten distinguir una misma tipología básica en todas ellas: la sutileza del diseño, muy alargado y ligero; la propulsión fundamentalmente rémica; la capacidad para transportar gran cantidad de gente armada y desembarcarla con facilidad. Entre las limitaciones operativas habría que reseñar las impuestas por la necesidad de invernar a cubierto y la del mantenimiento del elevado número de hombres que su manejo requería<sup>1</sup>.

A lo largo de la Baja Edad Media las galeras salieron al Atlántico. Por lo menos desde el siglo XII unidades italianas fueron utilizadas por los reinos cristianos del Norte de la Península Ibérica para poner freno a las incursiones árabes<sup>2</sup>. En el siglo XIII los carpinteros de ribera del Cantábrico ya construían galeras en sus riberas con las que ayudaron al avance reconquistador sobre Murcia y Andalucía. Gracias a su actuación, el reino de Castilla logró asentarse en el Atlántico andaluz y el Mediterráneo; bases desde las que contribuiría decisivamente a la apertura de los tráficos cristianos del Estrecho de Gibraltar, además de conseguir frenar las invasiones a su través de los contingentes armados procedentes del Magreb. Al finalizar la centuria, las repúblicas italianas iniciaban los tráficos regulares con el Mar del Norte por esta vía y los hombres de mar del Cantábrico penetraban decididamente en el Mediterráneo<sup>3</sup>.

Los conflictos con Portugal, Aragón y la Guerra de los Cien años demandaron a Castilla el sostenimiento de escuadras permanentes de galeras, para cuyo mantenimiento se mejoraron las atarazanas de Sevilla y se construyen las de Santander. Las armadas de naos y galeras del Reino conformaron el poder naval preponderante en el amplio sector de costa comprendido entre el Mar del Norte y el Estrecho de Gibraltar durante los siglos XIV y XV<sup>4</sup>.

Paralelamente, los monarcas aragoneses también extendieron sus conquistas sobre tierras de los musulmanes, ocupando las riberas levantinas, hasta que toparon con lo tomado por los castellanos, así como hacia las islas, comenzando por las Baleares. Su proceso expansivo por el Mediterráneo encontró la gran oportunidad a partir del conflicto internacional llamado Vísperas Sicilianas, del que la Corona de Aragón surgiría como potencia naval de primer orden. Jaime I ordenó reservar un solar junto a las murallas, donde sus sucesores construirían, entre 1280 y 1387, el primer edificio gótico de lo que hoy es el magnífico conjunto de las Atarazanas Reales de Barcelona; hay constancia de que ya en 1306 también había atarazanas en Valencia<sup>5</sup>.

---

1. Para una visión panorámica sobre el tema ANDERSON, R. C.: *Oared fighting ships from classical time to the coming of the steam*, Londres, 1962, y el trabajo colectivo más reciente *Quand voguaient les galeres*, París, 1990; también la obra de divulgación de ZYSBERG, A. y BURLET, R.: *Glorie et misère des galeres*, París, 1989.

2. MOLLAT, M.: «Notes sur la vie maritime en Galice au XII siècle d'après l'Historia Compostelana», *Anuario de Estudios Medievales*, I (1964), pp. 531-540.

3. VIÑAS MEY, C.: «De la Edad Media a la Moderna. El Cantábrico y el estrecho de Gibraltar en la Historia política española», *Hispania*, I (1940), pp. 52-71; II (1941), pp. 53-79; IV (1941), pp. 64-101; V (1941), pp. 41-105; CASADO SOTO, J. L.: «Construcción naval y navegación», en Luis GARCÍA BALLESTER, (Dir.): *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla, II, Edad Media 2*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 2002, pp. 433-501.

4. FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Marina de Castilla*, Madrid, 1894; CASADO SOTO, J. L.: «Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna», en *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XIX)*, Madrid, 1996, pp. 235-251.

5. CAPMANY, A.: *Memorias históricas sobre la Marina, Comercio y Artes de la antigua ciudad de Barcelona*, 4 vols., Madrid, 1779-1792; GARCÍA, A.: *Historia de la Marina Catalana*, Barcelona, 1977.

A lo largo del siglo XV las armadas peninsulares se siguieron conformando con el recurso mixto a embarcaciones de guerra y a mercantes de particulares, estos últimos embargados y adaptados física y operativamente a las escuadras de buques de guerra por antonomasia, es decir, las de galeras. No obstante, la expansión oceánica que se consumó en las postrimerías de esta centuria fue posible gracias al desarrollo en las costas atlánticas españolas y portuguesas de barcos mancos de alto bordo, especialmente naos y carabelas, fuertes y rápidos veleros, cuya eficacia los hizo presentes en todos los mares. Junto a las carracas mediterráneas, de gran capacidad, esos buques entraron en competencia con las galeras, no sólo disputándoles los tráficlos mercantiles marítimos entre el gran mar meridional y el del Norte, sino también en las acciones bélicas, gracias en buena medida a la mayor cantidad de artillería que fueron incorporando a sus costados, cubiertas y castillos<sup>6</sup>.

De hecho, tras la guerra de Granada, en la España unificada bajo la corona de los Reyes Católicos, sólo quedaba una escuadra de cuatro galeras, defendiendo aquella costa del contacto de los moriscos con Berbería, además de la de seis unidades mantenidas en el virreinato de Sicilia, ambas gestionadas mediante asiento. Las atarazanas reales de galeras de las riberas atlánticas, es decir, las de Santander y Sevilla, o fueron abandonadas o redujeron a la mínima expresión su función; las de Santander se dejaron arruinar<sup>7</sup> y las de Sevilla se convirtieron en el arsenal y base logística para el apresto de las flotas de Indias<sup>8</sup>, ya que las pocas galeras guardacostas de Granada se apoyaron más en Gibraltar, Málaga y Cartagena.

En el Mediterráneo la única potencia cristiana que mantuvo operativo a todos los efectos su contingente de galeras fue Venecia, tanto para la guerra como para el comercio y el lucrativo transporte de peregrinos a Tierra Santa<sup>9</sup>. Pero eran tiempos en que la alternativa abierta por los portugueses al comercio con Oriente, gracias a la nueva ruta de circunnavegación a África y el Índico comenzaba a poner en cuestión el modelo económico que había proporcionado el éxito a la república del Adriático. La profunda crisis de la marina aragonesa condenó a la inanición a las atarazanas de Barcelona.

En las grandes armadas españolas aprestadas para las expediciones a Italia la proporción de galeras respecto a los barcos de alto bordo fue mínima; en la de 1495, sesenta y cinco naves cantábricas frente a cuatro galeras y veintiún leños menores; en la de 1500, fueron sesenta las naves, tres carracas y sólo siete galeras. Para la conquista de Orán, en 1509, se utilizaron ochenta naos y diez galeras<sup>10</sup>.

Diferentes autores se han acercado al estudio de las galeras españolas, generalmente con el punto de vista puesto en el Mediterráneo, desde perspectivas temáticas ciertamente diversas. En un principio primó el interés por la formación de armadas y las acciones bélicas en que intervinieron<sup>11</sup>, más tarde fue el punto de vista táctico y estratégico<sup>12</sup>, al que siguió el de la administración y financiación<sup>13</sup> para concluir con el armamentístico<sup>14</sup> y logístico<sup>15</sup>. Lo que al parecer queda pendiente es la tarea de estudiar el aspecto tecnológico y productivo, es decir, el trabajo específico de las atarazanas, la cualificación de los barcos salidos de sus picaderos, el ritmo en que se introdujeron los cambios y mejoras, la cadencia y cuantificación de las labras llevadas a cabo a lo largo del tiempo<sup>16</sup>; es muy probable que cuando se disponga de estudios de este tipo haya que revisar en buena medida las aproximaciones efectuadas hasta ahora en los otros aspectos reseñados.

El presente trabajo no pretende más que ensayar un acercamiento al estado de la cuestión en sus aspectos cuantitativos y materiales, a la tecnología implícita en el asunto y a la cantidad de unidades en

6. CASADO SOTO, J. L.: «Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico», en *Andalucía, América y el Mar*, Sevilla, 1991, pp. 121-142.

7. CASADO SOTO, J. L.: «Reconstrucción de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander», *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos 'Juan de la Cosa'*, V (1983-86), pp. 57-84.

8. CHAUNU, H. y P.: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, 12 vols., París, 1955-1960.

9. TENENTI, A.: *Cristoforo da Canal. La marine venetienne avant Lépante*, París, 1962; THUBRON, C.: *La Marina de Venise*, Nueva York, 1981.

10. La obra que sigue siendo de obligada consulta respecto a las guerras marítimas sostenidas por España en el siglo XVI es FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada Española*, 9 vols., Madrid, 1895-1903, especialmente los tres primeros tomos, que aquí seguimos para la exposición de los acontecimientos.

11. FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada...*; BAUER Y LANDAUER, I.: *La marina española en el siglo XVI: don Francisco de Benavides, cuatralvo de las galeras de España*, Madrid, 1921.

12. OLESA MUÑO, F.: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, 2 vols., Madrid, 1968; del mismo, *La Galera en la navegación y el combate*, 2 vols., Madrid, 1971.

13. CLOULAS, I.: «Le 'subsido de las galeras' contribution du clergé espagnol à la guerre naval contre les Infidèles de 1563 à 1574», *Melanges de la Casa de Velázquez*, 3 (1967), pp. 189-236; THOMPSON, I. A. A.: *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, 1981.

14. GUILMARTIN, J. F.: *Gunpowder and galleys. Changing technology and the Mediterranean Warfare at the sea in the sixteenth century*, Cambridge, 1975.

15. GODMAN, D.: *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II*, Madrid 1990.

16. Lamentablemente, son de poca utilidad las desahvanadas referencias de ARTIÑANO, G.: *Arquitectura naval española (en madera). Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Barcelona, 1920, o de MARTÍNEZ HIDALGO, J. M.: *Del remo a la vela*, Barcelona, 1948.

juego, con algunas notas sobre la participación de los carpinteros de ribera del Cantábrico en los procesos constructivos de las mismas. Para ello, repasaremos sucintamente el papel desempeñado por las galeras en la realidad naval hispana, desde la Edad Media al siglo XVI, procurando entreverar los datos disponibles sobre la presencia de gentes cantábricas, reflexionando sobre lo que sabemos y desconocemos a propósito de las galeras españolas de aquellos siglos.

## 2. GALERAS HISPANAS EN LA EDAD MEDIA

Mediado el siglo XIII, tal y como refieren *Las Partidas*, la mayor parte de las embarcaciones propias de los puertos castellanos utilizaban conjuntamente los dos sistemas de propulsión entonces conocidos, el remo y la vela<sup>17</sup>. La preponderancia de uno u otro procedimiento, no sólo incidía rotundamente sobre la estructura del buque, sino que también suponía una mayor frecuencia y peculiaridades según la procedencia geográfica.

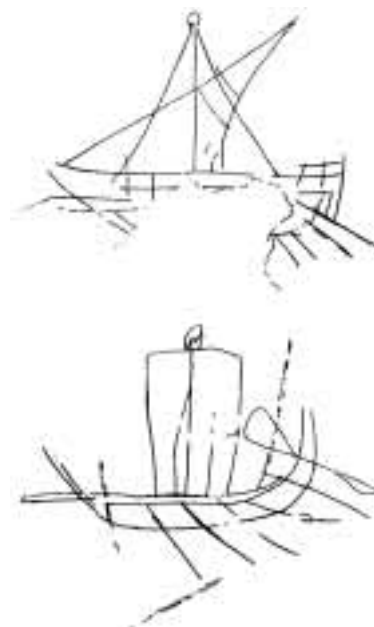
El barco diseñado para ser movido prioritariamente mediante remos requería tener poco calado, ser lo más largo y menos pesado posible, a fin de optimizar el esfuerzo de sangre invertido para moverlo, máxime cuando demandaba un gran número de hombres respecto a su tamaño, a fin de lograr desplazarlo a velocidad suficiente durante el tiempo y la distancia que lo hicieran rentable.

En los reinos medievales de Castilla y León se pueden distinguir dos grandes familias de este tipo de buques, una radicada en los puertos del Norte, la de las «pinazas» y la otra en los del Sur. Esta última aparece agrupada en las fuentes en torno a la tipología más prestigiosa por su eficacia guerrera, cual era entonces la «galera»; otras denominaciones genéricas que en aquellos tiempos también recibía esta rama eran «leño» y «fusta».

Durante la Edad Media el barco diseñado específicamente para la guerra en los reinos norteños fue la galera, aunque hubo que esperar a mediados del siglo XIII, tras la unión definitiva de Castilla y León, para poder documentar por primera vez la construcción autóctona de este tipo de buques, tanto en las riberas del Cantábrico como en Sevilla. Según la *Crónica General*, Fernando III ordenó en 1247 a «Remón Boni-



Galeras hispano-cristianas del siglo XIII según la *Cantiga de Alfonso X* número XXXV y de un artesonado turoense conservado en el Museo de Arte de Cataluña.



Graffiti de fustas en el enlucido de la muralla del Albaicín, datadas por Gómez Moreno a comienzos del siglo XIV.

17. REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *Las Siete Partidas del rey Alfonso X el Sabio, cotejadas con varios códices antiguos*, 3 vols., Madrid, 1807, II, partida II, til. XXIV.

faz, un ome de Burgos», que volviese al Norte (el Cantábrico) «apriesa, que fuese guisar naves et galeas, et la maior flota que podiese et la mejor guisada, et que veniese con ella para Sevilla». A pesar de la inferioridad numérica, las unidades navales cristianas lograron imponerse a las musulmanas, lo que dice mucho de su calidad estructural, marinera y bélica<sup>18</sup>.

El mismo rey mandó en 1251 preparar una expedición al otro lado del Estrecho, para lo que «galeas et baxeles mandaba fazer e labrar a gran priesa, et guisar naves», operación frustrada en el último momento por sobrevenir la muerte al monarca<sup>19</sup>. Lo que no fue obstáculo para que su hijo Alfonso X concluyera con celeridad la reconstrucción de las Atarazanas de Sevilla en 1252, donde inmediatamente se procedió, seguramente por carpinteros venidos del Norte, a la construcción de diez galeras que, en agosto del año siguiente, perfectamente aprestadas, se entregaron a sus respectivos cómitres; galeras a las que pronto se añadieron otras seis<sup>20</sup>. Formalizada entonces la institución del Almirantazgo, fue ella la encargada de controlar el mantenimiento y operatividad de la armada permanente de galeras instituida en aguas del Guadalquivir. El desastre y destrucción de efectivos ocurrido ante Algeciras en 1278 obligó al Rey a recurrir de nuevo al Norte para reconstruir su armada<sup>21</sup>, además de volver a la vieja práctica de alquilar galeras genovesas.

Las cuentas de Sancho IV describen la construcción de galeras en Sevilla para la defensa de Tarifa en 1294 y el apresto de otras en el Norte<sup>22</sup>. Ya entrada la centuria siguiente, se comprueba que algunos puertos del Cantábrico, como Santander o Bayona de Galicia, contribuían al esfuerzo bélico con galeras construidas a costa de sus vecinos para el real servicio<sup>23</sup>. Hecho corroborado y ampliado como práctica normalizada por otro documento de 1352, donde se comprueba que por lo menos tres de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, Castro Urdiales, Laredo y Santander, estaban obligadas en tiempo de guerra a servir al Rey cada una con una



galera construida en sus respectivos puertos y a su costa<sup>24</sup>. No obstante, cuando en 1358 Pedro I ordenó la movilización general de los recursos navales del Reino, mientras en Sevilla se reparaban las quince galeras que allí había y se construían otras doce, lo que se hacía en el Cantábrico era embargar los navíos existentes, salvo en Cuatro Villas<sup>25</sup>. La práctica de los puertos norteños consistente en construir una galera para el Rey cuando estuviera en guerra por la mar, aunque mal documentada, parece proceder de los tiempos de Fernando III, si bien desde mediado el siglo XIV se fue sustituyendo por tributos en dinero<sup>26</sup>.

Galeras bizantinas del siglo XI, según el Códice Matritense.

18. «Et las naues et las galeas que Remon Bonifaz traye eran fasta treze, et las de los moros de treynta arriba; esto sin los baxeles menudos, de toda parte auie asaz», MENÉNDEZ PIDAL, R. (ed.): *Primera Crónica General de España*, 3 vols., Madrid, 1977; entre las páginas 748 y 761 del tomo II se describen con detalle las acciones navales ocurridas entre agosto de 1247 y noviembre de 1248, cuando la ciudad capituló; CASADO SOTO, J. L.: *Santander y Cantabria en la conquista de Sevilla*, Santander, 1998.

19. *Primera Crónica...*, cap. 1.131, p. 770.

20. Cada galera la entregó el Rey «fecha e guisada e de quanto pertenece a galea, e nos la avemos de tener, e de rogoardar, e de renovar, e de refazer cuemo siempre esta esta galea, sana e guisada ... e avemos de fazer de nuevo cada siete años», BALLESTEROS, A.: *Sevilla en el siglo XIII*, Madrid, 1913, doc. 69.

21. A tal fin logró también el permiso del rey de Inglaterra para hacer algunas galeras contra sarracenos en Bayona, según documentos de 1278 y 1280 publicados por FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Marina...*, *Op. cit.* en nota 4, pp. 385-386.

22. «Para las galeas de los puertos d'Asturias, X mill», LÓPEZ DAPENA, A.: *Cuentas y gastos (1292-1294) del rey D. Sancho IV el Bravo (1284-1295)*, Córdoba, 1984, pp. 450 y 640-642.

23. Santander logró de Alfonso XI en 1336 una importante exención «porque avían fecho muy gran costa de una galea que fisieron, e nos an de dar, e la tenían presta e endereçada», CASADO SOTO, J. L.: «Reconstrucción de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander», *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos 'Juan de la Cosa'*, V, (Santander, 1987), pp. 57-84; en la confirmación de los privilegios de Bayona de 1337 se dice que «las galeas que oviesen de dar a la flota del Rey fuesen de sesenta remos e de más non», RAMOS, H.: *Crónicas históricas de la villa de Bayona*, Madrid, 1925, p. 38.

24. «E quando el rey había guerra con moros... e mandaba fazer armada de galeas en la marisma de Castiella, en Castro et en Santander e en Laredo... (cada una de ellas) lo servían con una galea de sesenta remos trincada, e con sesenta omes...», MARTINEZ DÍEZ, G.: *Libro Becerro de las Behetrías de Castilla*, 3 vols., Valladolid, 1981, II, pp. 181, 568 y 569.

25. «E Martin Yanez fue para Sevilla, e en ocho meses fizo fazer doce galeas nuevas, e reparar otras quince que estaban en las Tarazanas... todas las villas de la costa de la mar de Galicia, e de Asturias, e de Vizcaya e de Guipúzcoa, que todos los navios fuesen embargados... e así lo cumplieron todos los mareantes», LÓPEZ DE AYALA, P.: *Crónica del rey don Pedro Primero*, BAE, LXVI, Madrid, 1953, p. 486.

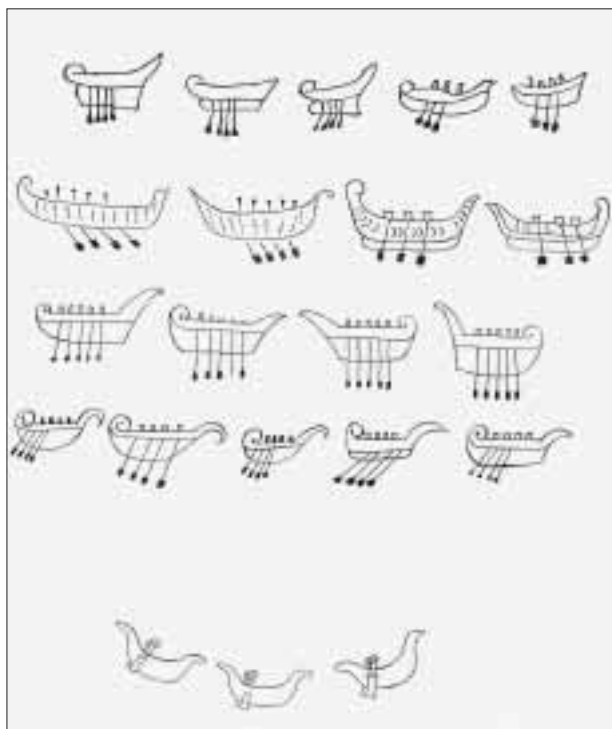
26. LADERO QUESADA, M. A.: «Ingreso, gasto y política fiscal de la Corona de Castilla. Desde Alfonso X a Enrique III (1252-1406)», en *El siglo XV en Castilla: fuentes de rentas y política fiscal*, Barcelona, 1982, pp. 13-57; FERREIRA, E.: *Galicia y el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988, pp. 376-378.

La fundación de las Atarazanas Reales en Santander el año 1372, por Enrique II, tuvo como consecuencia el fijar allí la base logística de la escuadra permanente de ocho galeras que operó en aguas septentrionales durante lo más duro de la Guerra de los Cien Años. Este arsenal y el de Sevilla continuaron en servicio hasta el reinado de los Reyes Católicos, cuando el prestigio alcanzado por los buques mancos en acciones de guerra redujo los contingentes de galeras de la Corona a la mínima expresión<sup>27</sup>.

Aunque este tipo de barco hunda sus raíces en la navegación clásica, parece haber acuerdo en aceptar que el origen de la galera medieval se encuentra en la evolución del dromón bizantino<sup>28</sup>. Su aparición fue contemporánea a la incorporación de toda una serie de innovaciones técnicas en la construcción naval a las que no cabe por menos que calificar de revolucionarias. Así, la sustitución de los pesados costados

cosidos con espigas encabilladas por el sistema de esqueleto primero, sobre el que se clavaban o encabillaban las tablas del forro; la difusión de la vela latina o bien la sustitución del *rostrum*, característico de los buques de guerra clásicos, por el espolón. Pisanos, genoveses, marsellese, catalanes y musulmanes adoptaron esta clase de barcos en el Mediterráneo occidental y, a lo largo de los siglos X, XI y XII desarrollaron variantes, unas mayores, aumentando a dos el número de remeros por banco en cada borda, otras menores<sup>29</sup>. Precisamente fue a comienzos de este último siglo citado cuando genoveses y pisanos construyeron galeras birremes en Galicia, según ya indicamos más arriba.

Podrían resumirse en cinco las principales conclusiones a sacar de todo lo expuesto. En primer lugar, que la familia de los barcos semejantes o derivados de la galera era la dominante en el ámbito meridional del reino de Castilla, litorales incorporados a la Corona en el siglo XIII; que en su forma mayor y de función estrictamente guerrera, es decir, la galera propiamente dicha, ejercieron una influencia inicial poderosa los prototipos pisanos y genoveses; que la navegación en el Atlántico obligó a desarrollar adaptaciones considerables a las galeras allí construidas, al igual que hicieron el resto de las naciones con



Embarcaciones de tipo galera en códices hispanos de los Comentarios al Apocalipsis de Beato de Liébana. De arriba abajo, Valcavado, Gerona, Fernando y doña Sancha y San Miguel de Escalada.

litorales sobre el océano que llegaron a adoptar estas embarcaciones singulares; que tenemos constancia documental de que las del Cantábrico tenían el casco forrado a tingladillo; que mientras se conocen bastante bien las características y dimensiones de las galeras catalanas, francesas, genovesas y, sobre todo, venecianas, las de las usadas tan intensamente por el reino de Castilla desde sus costas del Norte y del Sur permanecen aún en una casi completa oscuridad, esperando trabajos monográficos que desentrañen sus características y evolución; y, en fin, que la práctica totalidad de los ejemplares de esta familia tipológica, mayores y menores, tuvieron que enfrentarse con los barcos semejantes tradicionalmente usados en el medio musulmán circundante.

Antes de finalizar este apartado citaremos al «cáрабо», modesto barco de pesca y cabotaje, de propulsión a remo y vela, que podía alcanzar hasta los cuarenta toneles; propio también del mundo musulmán ibérico, algunos autores lo han citado como posible antecedente de la carabela<sup>30</sup>.

27. CASADO SOTO, J. L.: «Aproximación a la galera española en el Mediterráneo durante la época de Felipe II», en *Felipe II y el Mediterráneo*, IV, Barcelona, 1999, pp. 331-348.

28. La primera mención escrita del término «galera» (en griego = pez espada) se encuentra en las instrucciones militares del emperador León el Filósofo: «Se construirán buques más pequeños y de un sólo orden de remos, llamados galeras, que sean más ligeros para correr, y sirvan para la guarda, la descubierta y todas las expediciones que necesiten velocidad», FOURQUIN, N.: «Galères du Moyen-Âge», en *Quand voguait les galères*, París, 1990, pp. 66-87. El conjunto de la obra presenta una reciente y rigurosa panorámica sobre el estado de la cuestión al respecto.

29. CASSON, L.: *Ships and seamanship in the Ancient World*, Princeton, pp. 148-154; HUTCHINSON, G.: *Medieval Ships and Shipping*, Londres y Washington, 1994.

30. EBERENZ, R.: *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel*, Berna y Frankfurt, 1975, pp. 84-88.



Si en el Sur los barcos contruidos para la boga como prioridad aparecen relacionados por las fuentes en relación con el mayor, más poderoso y prestigiado de todos ellos, la galera, en el Norte peninsular ocurrió casi lo contrario. Allí la embarcación de referencia, el núcleo integrador de la familia, parece que habría que situarlo en torno a la modesta pinaza pero éste es asunto ya tratado en otro lugar<sup>31</sup>.

### 3. LA GALERA ESPAÑOLA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI

El siglo XVI fue testigo del resurgimiento de las galeras como formidable instrumento militar en el Mediterráneo. La consolidación expansiva de dos grandes poderes a ambos extremos de su cuenca, y el inevitable choque entre ambos, se dirimió en buena medida mediante el uso de aquellos peculiares y sofisticados barcos llamados galeras. Mientras los océanos se abrían a las navegaciones con buques de alto bordo, propulsados exclusivamente a vela, las sutiles y frágiles galeras, movidas por una masa de remeros, no sólo consiguieron recuperar el protagonismo de antaño, sino que se convirtieron en el elemento primordial de la fuerza de choque con que se midieron cristianos y musulmanes durante largas décadas. La buena adaptación a los requerimientos de la guerra moderna, en que las armas de fuego se manifestaron cada vez más eficaces, consiguió aprovechar las indudables cualidades tácticas de las galeras, haciéndolas más eficaces en muchos escenarios que los prestigiados barcos atlánticos y, por tanto, imprescindibles en el teatro de operaciones del mar interior.

Durante los reinados de Carlos V y de su hijo Felipe II el conflicto generalizado en el Mediterráneo alcanzó dimensiones espectaculares, frente a lo que los reyes y sus consejos adoptaron una serie de medidas, tanto de gestión como técnicas y de organización, que tuvieron la virtud de lograr que las escuadras de galeras de España y sus aliados consiguieran frenar el avance avasallador del poder otomano sobre las aguas occidentales.

Durante los años treinta las armadas turcas alcanzaron a descargar sus terribles y devastadores ataques contra las costas de Nápoles y Sicilia, provocando la reacción plasmada en el notable esfuerzo fortificador llevado a cabo por los virreyes, en defensa de los núcleos portuarios más importantes, y en el jalonado de las costas mediante la construcción de torres y atalayas artilladas. Desde entonces los golpes y contragolpes entre las dos potencias se sucedieron ininterrumpidamente en el escenario de un mar que ninguno de los contendientes lograra nunca dominar con plenitud. El instrumento de aquella incesante guerra marítima fue la galera, acompañada de las otras tipologías menores de ella derivadas, buques de remo y vela que protagonizaron tanto la guerra menor corsaria, de desgaste, como los grandes choques de armadas o los masivos desembarcos de conquista.

En 1535, al año siguiente a la devastación de los litorales del sur de Italia y la toma de Túnez por el bajá Barbarroja al frente de ochenta galeras y veintidós fustas, Carlos V reconquistó la estratégica ciudad a la cabeza de una armada compuesta por setenta y cuatro galeras, treinta galeotas y trescientas naves de vela



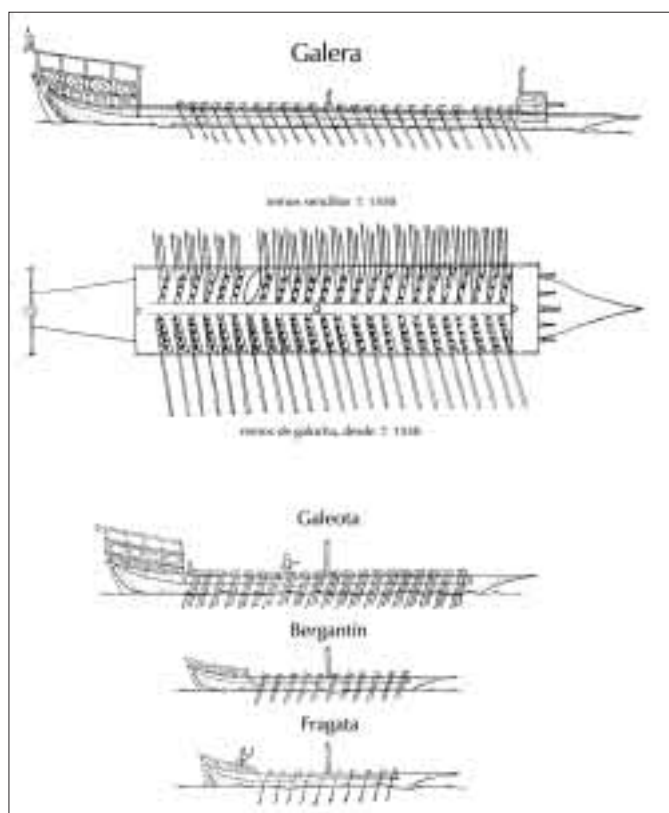
*Xilografía donde se muestra el asalto de una escuadra turca de galeras a un puerto cristiano. Jerónimo de la Corte, 1578.*

31. CASADO SOTO, J. L.: «Construcción naval y navegación», *Op. cit.* en nota 3, pp. 472-482.

mayores y menores. Tres años después la armada aprestada por la liga cristiana era derrotada en Prevesa por una armada mandada por Barbarroja, tras lo que las piraterías berberiscas sobre las costas e islas de Italia y España volvieron a multiplicarse y proliferar por doquier.

La tregua con Francia facilitó la formación de la armada para la jornada de Argel, a cuyo fin ordenó el Emperador aprestar sesenta y cinco galeras, trescientas naves y cien navíos menores. Un tremendo temporal destrozó contra la costa a la mitad de los barcos de alto bordo y quince de las galeras, haciendo fracasar la operación<sup>32</sup>.

Durante todos estos años de confrontación en el Mediterráneo central y occidental el número de galeras de que dispuso España aumentó muy considerablemente, manteniendo escuadras permanentes en Nápoles, Sicilia, Génova y la propia España. Cuando personajes reales hubieron de realizar travesías entre la Península e Italia la participación de las galeras en las armadas fue mucho más cuantiosa que a principios de siglo. La que llevó al Emperador de Barcelona a Italia en 1528 estuvo compuesta por cuarenta galeras, tres carracas, cincuenta naos gruesas y otras menores; en 1543 volvió a zarpar de Barcelona con cincuenta y siete galeras y cuarenta naos; cinco años más tarde, el príncipe Felipe embarcó en Rosas en una armada de ochenta galeras y fustas.



*Perfil comparado de los leños principales que conformaban la familia tipológica de las galeras en el siglo XVI. La galera propiamente dicha aparece esquifada, en su banda de babor, con tres remeros por banco con un remo cada uno, tal como se usaba hasta mediado el siglo; en la estribor, con cuatro remeros por banco moviendo un sólo remo de galoche, como era común en la segunda mitad.*

Mientras tanto, los corsarios y piratas berberiscos también habían mejorado en gran medida sus efectivos, sustituyendo poco a poco parte de las saetías, bergantines y otras fustas menores con que habían picoteado la costa cristiana durante décadas, por auténticas galeras encuadradas en escuadras que, en ocasiones, alcanzaban las diez y veinte unidades. El turco tomó Trípoli a los caballeros de Malta en 1551, al año siguiente, con imponente armada de ciento seis galeras más veinte francesas y cuarenta y cuatro galeotas, hizo daño donde pudo y, tres años más tarde, los argelinos rindieron Bujía. Su alianza con Francia, y la consiguiente disponibilidad de las bases logísticas del Rey Cristianísimo, dieron la ocasión a la armada turca para pasearse haciendo daño por el Mediterráneo occidental en diferentes periodos (1534-37, 1543-44 y 1552-54).

32. QUATREFAGES, R.: «La proveeduría des armadas de l'expédition de Tunis (1535) et celle d'Alger (1541)», *Melanges de la Casa de Velázquez*, XIV (1978), pp. 215-247.

Fue precisamente el conflicto con Francia y la tremenda presión turca, auxiliada por los cada vez más peligrosos piratas argelinos, el mayor acicate para la recuperación hispana de sus escuadras de galeras a lo largo de toda la primera mitad del siglo XVI. Galeras mayores y más fuertes que las anteriores, para soportar una artillería de bronce de calibre también cada vez mayor. La galera ordinaria durante ese periodo se estableció en los veinticuatro bancos, cada uno de los cuales tenía tres remeros por banda. Probablemente uno de los factores que más influyó en la limitación del número de efectivos fue la escasez y alto costo de los cañones<sup>33</sup>. Con Carlos V las galeras al servicio de España, incluso las construidas directamente por la Corona, se mantenían y armaban por particulares mediante contratos denominados «asientos».

El ambicioso proyecto del Emperador, consistente en la construcción entre 1529 y 1535 de nada menos que cincuenta galeras en las Atarazanas de Barcelona, sólo fue posible gracias a la contratación de maestranza procedente del Cantábrico. Se procedió a levar mediante sueldo a gente especializada de «Vizcaya, Guipúzcoa y Cuatro Villas, para ayudar en la construcción». Conocemos los sueldos que se pagaron a los carpinteros de ribera que participaron en aquella ingente tarea. De ellos se deduce que debieron de participar: 44 maestros de ribera de Guipúzcoa, 15 de Vizcaya, 10 de Cantabria, 40 genoveses y 6 valencianos<sup>34</sup>.

Las ordenanzas de 1553 consolidaron los procedimientos de atención a los remeros, que acabarían siendo en su práctica totalidad esclavos o penados; así, se estableció la dotación para cada galera de una botica suficiente y un barbero, ropa y asistencia espiritual.

#### 4. GUERRA NAVAL CON GALERAS EN TIEMPOS DE FELIPE II

Parece que durante los años cincuenta del siglo XVI, periodo en que el príncipe Felipe tomó el relevo a su padre en la cabeza de los reinos hispánicos, los procesos económicos y sociales que se venían gestando en Europa aceleraron su manifestación en el Mediterráneo, en buena medida gracias al catalizador de la presión turca<sup>35</sup>.

El comienzo del nuevo reinado, por lo que respecta al conflicto bélico en su forma naval, no puede decirse que fuera afortunado. A la llamada de Francia, irrumpió en el ámbito occidental del mar interior en 1558 una gran armada turca, compuesta por cincuenta y cinco galeras y otras ochenta fustas, que hizo mucho daño en las costas de Menorca, aunque se retiró a Constantinopla finalizada la temporada bonancible, por incomparecencia de las fuerzas francesas. La respuesta del Rey al año siguiente consistió en aceptar la insistente propuesta de los caballeros de la orden de San Juan consistente en organizar una gran armada cristiana para la recuperación de Trípoli, plaza perdida en 1551 y base de operaciones del terrible pirata Dragut. La presencia de la armada turca en el Adriático retrasó la puesta a punto de la operación hasta comienzos de 1560; vacilaciones y dilaciones en el apresto de la armada permitieron a Dragut aperebir la defensa de la ciudad, por lo que los generales en consejo optaron por la ocupación de la estratégica isla de Gelves (Djerba). Así lo hizo la armada cristiana, compuesta por cincuenta galeras, otras treinta y cinco fustas menores, veintiocho naos gruesas y doce escorchapines. Avisado el turco del desembarco, en una semana aprestó armada de setenta y cuatro galeras reforzadas y, mediado mayo, cayó sobre la armada cristiana que fue vencida en desorden. Los otomanos capturaron diecinueve barcos y destruyeron otros veintidós (de ellos veintisiete fueron galeras y catorce naves) y recuperaron la isla. Pero lo más grave fue la desprotección en que quedaron las costas italianas, donde poco después tomaron otras ocho galeras, tres de las cuales eran del Rey<sup>36</sup>. A tamaño desastre se añadió el año siguiente la destrucción por un temporal desatado de veinticinco de las veintiocho galeras fondeadas en la ensenada de la Herradura, en la costa de Málaga.

Los turcos intentaron en 1563 sacar provecho de la situación, procurando recuperar Mazalquivir y Orán, con el apoyo de cuarenta y cinco embarcaciones de remo y cinco naves de alto bordo francesas; la armada de Francisco de Mendoza, con treinta y cuatro galeras, logró levantar el cerco, tomar las naves francesas y cinco galeotas al enemigo, aunque Sancho de Leyva fracasara en su intentona por hacerse con el Peñón de Vélez. Al año siguiente Felipe II nombró Capitán General del Mar Mediterráneo a García de

33. CIPOLLA, C. M.: *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea 1400-1700*, Barcelona, 1967; GUILMARTIN, J. F.: *Gunpowder and galleys. Changing technology and the Mediterranean Warfare at the sea in the sixteenth century*, Cambridge, 1975.

34. La maestranza cobró: 4.765 sueldos la guipuzcoana, 1.648 la vizcaína, 1.020 la cántabra, 4.328 la genovesa y 667 la valenciana. CAPMANY, A.: *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón*, Madrid, 1787.

35. BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Madrid, 1980 (traducción de la 2ª ed., París, 1966).

36. FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada...*, II, pp. 17-47; ANDERSON, R. C.: *Naval Wars in the Levant, 1559-1853*, Princeton, 1952; GUILMARTIN, J. F.: *Op. cit.*, pp. 123-134.



Toledo, disciplinado y estricto organizador, así como hábil hombre para todo lo concerniente a la guerra con galeras, quien aprestó armada de ciento cincuenta velas, con la que reconquistó el Peñón de Vélez. A comienzos de 1565 Bazán, con escuadra de seis galeras, consiguió bloquear el canal de la ría de Tetuán con doce fustas corsarias dentro.

La contraofensiva turca fue de gran envergadura, ya que Solimán ordenó aprestar enorme armada con doscientas velas (de las que ciento treinta eran galeras y treinta galeotas) con imponente tren de artillería de batir para expugnar la isla de Malta, fortaleza que era llave de acceso al Mediterráneo occidental. A la fuerza venida de Levante se unió el argelino Hassán con veintiocho galeras y galeotas y el tripolitano Dragut con otras trece. La armada cristiana concentrada en Sicilia, formada por sesenta galeras que remolcaron a cuarenta barcones y veinte fragatas con tropa y suministros, logró efectuar el desembarco sobre la isla casi rendida. Cogidos los turcos por la retaguardia levantaron el cerco de la Valeta, reembarcaron precipitadamente y huyeron.

La gran alarma provocada por el cerco de Malta motivó el que se redoblaran los esfuerzos para aumentar el poder naval español, promoviendo la construcción de nuevas galeras en todos los arsenales y reforzando las fortificaciones de los presidios y plazas fuertes de los litorales africanos, italianos y de la propia Malta. Las treinta y seis galeras que conformaban las escuadras de España, Nápoles y Sicilia limpiaron el mar de corsarios, efectuando abundantes presas, mientras otra escuadra de nueve galeras se destinaba a la guarda de la costa del reino de Granada, cortando los abastecimientos desde el Magreb a los moriscos sublevados<sup>37</sup>.



Galeras en el puerto de Barcelona en el siglo XVI. Archivo General de Simancas.

El final de la guerra de Granada coincidió con la reconquista de Túnez por los turcos, así como con la formación de la liga que hizo posible enfrentar al poder naval otomano en Lepanto. La imponente armada cristiana estuvo formada por doscientas ocho galeras, seis grandes galeazas, veintiséis naves de alto bordo y cincuenta fragatas o bergantines. Los turcos contaban con doscientas diez galeras y sesenta y tres galeotas. Los cristianos perdieron en la batalla naval subsiguiente doce galeras y siete mil seiscientos hombres, a cambio de liberar a doce mil esclavos occidentales de los remos islámicos, infligir más de veinte mil bajas al enemigo y capturar ciento noventa buques, de los que los ciento treinta útiles se repartieron entre los vencedores. Lo que no impidió que aquel año de 1571 fuera el que los turcos se asentaran definitivamente en Chipre, arrebatado a los venecianos<sup>38</sup>.

Al año siguiente las fuerzas cristianas en su conjunto contaban con cerca de trescientas galeras, probablemente el mayor contingente alcanzado en aquel tiempo. Ello no arredró a los otomanos, quienes movilizandando despóticamente todos los recursos de su imperio consiguieron lanzar al agua ciento treinta galeras nuevas. La campaña de ese año por las islas griegas no proporcionó a los aliados

resultados tangibles, pues sus oponentes consiguieron evitar los choques frontales y dificultar sus evoluciones.

La traición de Venecia, firmando en secreto paces separadas y vasalláticas con el Sultán en 1573, no impidió que Juan de Austria recuperara, prácticamente sin resistencia, Túnez y Bicería, con armada de ciento cuatro galeras, cuarenta y cuatro naves, sesenta embarcaciones menores y veinte mil infantes. Pero al año siguiente se presentó ante La Goleta la armada turca con trescientas treinta velas, a la que se unie-

37. DOMINGUEZ ORTIZ, A. y VINCENT, B.: *Historia de los moriscos*, Madrid, 1978.

38. CEREZO MARTÍNEZ, R.: *Años cruciales en la historia del Mediterráneo (1750-1574)*, Madrid, 1971; LESURE, M.: *La bataille de Lépante et la crise de l'Empire ottoman*, Julliard, 1972; GUILMARTIN, J. F.: *Op. cit.*, pp. 221-252; BEECHIN, J.: *Las galeras de Lepanto*, Barcelona, 1984.



*Abordaje de una galera española a otra turca, en xilografía del siglo XVI.*



*Encuentro de galeras turcas y españolas en mar abierto, según Jerónimo de la Corte.*



*Galera española en el puerto de Sevilla a mediados del siglo XVI. Museo de América.*

ron los barcos venidos de Argel. Con ejército de casi cien mil hombres rindieron la fortaleza, tras lo que cayó Túnez, sin que diera tiempo a llegar a las setenta galeras reunidas por Juan de Austria en Palermo.

En los años sucesivos continuaron las acciones piráticas desde Trípoli, Túnez y Argel. Fue un argelino quien capturó en 1575 a la galera *Sol*, en tránsito desde Nápoles a España, con el soldado Miguel de Cervantes a bordo. En 1576 Bazán, además de efectuar el transporte con galeras a su cargo de tres mil infantes a Malta, asoló las costas del golfo de Túnez, apresando a mil doscientos hombres para los remos y tomando más de mil reses para el abasto de su armada; esto, después de tener la seguridad de que la armada turca de aquel año, compuesta por sesenta galeras, había emprendido la retirada tras tocar el litoral de Calabria.

En marzo de 1577 se firmaron las primeras treguas entre Felipe II y el sultán Amurad III. A partir de entonces el Rey reorganizó su fuerza naval en el Mediterráneo, reduciéndola a un contingente de cien galeras, si bien manteniendo la estructura en escuadras que siguieron denominándose de España, Nápoles y Sicilia, cuyas tareas principales fueron el abastecimiento de los presidios, el transporte de tropas y el castigo a los corsarios berberiscos.

La muerte del rey don Sebastián en Alcazarquivir en 1578 abrió la posibilidad a la unión ibérica bajo la corona de Felipe II, lo que precipitó dos años más tarde en la ocupación militar de Portugal, acción en la que jugó un destacado papel la armada de ochenta y siete galeras y treinta naos que intervino en la toma de Lisboa, aprestada en el Puerto de Santa María por Álvaro de Bazán.

En 1581 surcó las aguas del Mediterráneo occidental una armada turca camino de Argel, sin mayores consecuencias.

La armada hispana que consumó la conquista de las islas Azores, ocupando la Tercera en 1583, encuadraba entre sus efectivos doce galeras de las de España y dos galeazas de Nápoles, además de los galeones atlánticos y otros buques de alto bordo. No fue aquella la primera vez, ni sería la última, en que galeras españolas se atrevieran a engolfarse en el Atlántico. Los Chaunu han consignado varias decenas de galeras que cruzaron el océano en dirección a las Antillas durante la segunda mitad del siglo XVI, confirmando documentalmente que culminaron la travesía con éxito<sup>39</sup>.

En 1585 embarcaron en Barcelona la infanta Catalina y el duque de Saboya en armada de cuarenta y seis galeras, de las que veinticuatro eran de España, dieciocho de Génova y cuatro de Saboya. Transcurridos catorce años, otra armada de cuarenta galeras llevaría de Génova a Vinaroz a Isabel Clara Eugenia, el archiduque Alberto y la archiduquesa Margarita, efectuando Felipe III una travesía entre Barcelona y Valencia en armada de cuarenta y cinco galeras.

La confrontación entre los dos grandes poderes asentados en los respectivos extremos del Mediterráneo, aparte de las decenas y decenas de miles de hombres y mujeres que consumió, produjo otras víctimas de entidad colectiva, las más destacadas de las cuales fueron las repúblicas comerciales italianas de Génova y Venecia. Génova perdió en 1566 sus últimas colonias orientales, las islas de Quíos y Samos, y, si mantuvo la colonia occidental de Córcega, fue tras sostener una dilatada contienda contra la revuelta de sus habitantes, insurgentes cuya resistencia fue alimentada con ayuda de los turcos. Venecia, a la que habían despojado de sus últimas posesiones en la península de Morea en 1540, perdió la isla de Naxos en 1566 y la de Chipre en 1571<sup>40</sup>.

Después de Lepanto el Mediterráneo central quedó en poder de España, lo que en modo alguno supuso que este país lograra impedir el constante hostigamiento a la navegación y a sus costas de la piratería berberisca. De hecho, la enconada y prolongada confrontación entre las dos potencias puso de manifiesto que, tanto las grandes ofensivas navales como la guerra menor de desgaste económico, resultaron incapaces para imponer un dominio inequívoco y unilateral de la mar. Lo que, sin duda, sí consiguió España en dura pugna durante todo aquel siglo, fue el frustrar el principal objetivo estratégico del imperio turco, cual era el sentar las bases para salir al Atlántico y participar de las riquezas de los Nuevos Mundos. El instrumento y la razón que paradójicamente lo hizo imposible fueron las galeras y el sistema de bases logísticas fortificadas controladas por la Monarquía Hispánica<sup>41</sup>.

España e Italia fueron los ámbitos que más directamente sufrieron la competencia de los nuevos poderes comerciales que se introdujeron en el Mediterráneo a lo largo del siglo. La alianza más o menos formal de Francia con los turcos desde 1525 propició la promoción del comercio de Marsella con Oriente. En 1581 se estableció en Constantinopla la Compañía Inglesa de Levante y, desde 1590, los holandeses hicie-

39. CHAUNU, H. y P.: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, 1955-60, vols. II y III, passim.

40. BENZONI, G. (ed.): *Il Mediterraneo nella seconda metà del'500 alla luce di Lepanto*, Florencia, 1974.

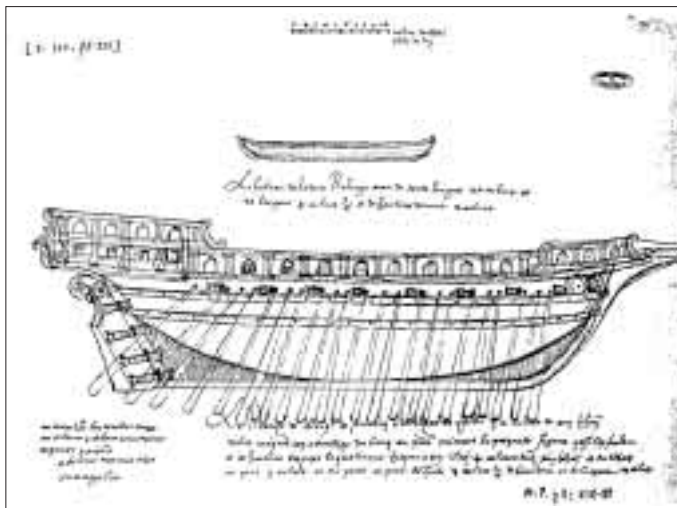
41. FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada...*, II; TENENTI, A.: *Venezia e i corsari, 1580-1605*, Bari, 1961.

ron regular la introducción de trigo del Báltico y maderas noruegas en el Mediterráneo, del que sacaban las materias primas y productos orientales. Para entonces, hacía ya treinta años que la flota española llamada «de Levante», aquella que cada año había zarpado de los puertos del Cantábrico oriental, prácticamente había desaparecido del mar meridional, interrumpiendo unos tráficos entre el mar del Norte y el Mediterráneo mantenidos durante más de dos siglos. Todo ello, sin duda, estuvo en relación con el hecho, ampliamente constatado al final de la centuria, de la decadencia de las producciones manufactureras en Italia y en España, en claro contraste con el auge paralelo experimentado por las mismas en los Países Bajos, Francia e Inglaterra<sup>42</sup>.

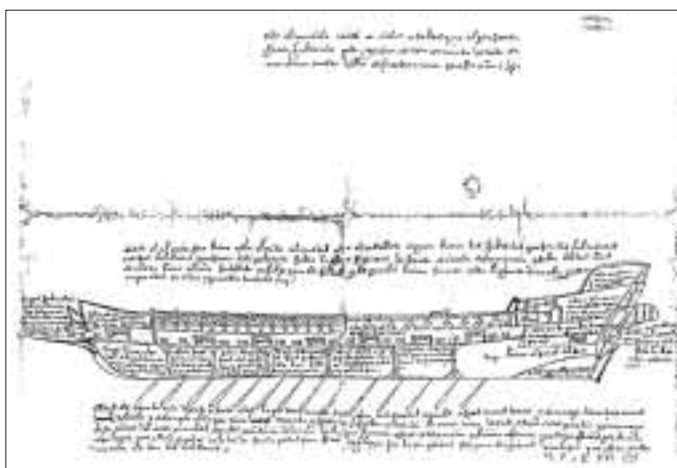
## 5. LA MARINA RÉMICA, CUESTIONES TÉCNICAS Y PRESENCIA CANTÁBRICA EN EL SIGLO XVI

Durante el reinado de Felipe II los barcos adquirieron para la Monarquía Hispánica una importancia estratégica y militar mucho mayor de la que habían tenido en los periodos precedentes. En el Atlántico, a las rutas tradicionales sobre la fachada occidental europea y africana se habían añadido las nuevas rutas transoceánicas, en lugar más destacado la de Indias, pero también la de Terranova, a las que pronto se uniría la de Filipinas a través del Pacífico. Tráficos sostenidos por flotas diversificadas, para cuya defensa hubo que implementar organización, logística e instrumentos defensivos en forma de armadas permanentes, con que hacer frente de forma eficaz al merodeo pirático y a la beligerancia de las demás potencias marítimas septentrionales. En consecuencia la Corona, es decir, el Rey y sus consejos, no se limitaron a continuar con la práctica tradicional de drenar buques entre los disponibles en las flotas mercantiles cuando las circunstancias lo requerían. De hecho, fueron mucho más allá, tomando la iniciativa y adoptando toda una serie de medidas de carácter legislativo, económico y organizativo encaminadas a la promoción de la construcción naval privada, tanto en el orden cuantitativo como cualitativo. Cuando, a partir de los años setenta, el incremento de la demanda de barcos y la multiplicación de los conflictos bélicos parecieron hacer insuficientes las medidas políticas y los recursos puestos en juego, no dudaron no sólo en incrementarlos, sino que también emprendieron la construcción directa de series sucesivas de buques de guerra. Así nacieron las nuevas tipologías de barcos oceánicos como las llamadas galeazas, galeones, galizabras, filibotes y fragatas.

La maestranza de los astilleros del Cantábrico oriental no se limitó a acudir a las Atarazanas de Barcelona, cuando fue requerida con motivo de los grandes programas de construcción de gale-



Galeón cantábrico a remo y vela de 1565. Archivo General de Simancas.



Galizabra construida en Fuenterrabía en 1591. Archivo General de Simancas.

42. AYMARD, M.: *Venise, Raguse at le commerce de blé pendant la seconde moitié du XVIe siècle*, Paris, 1966; HOCQUET, J. C.: *Voiliers et commerce en Mediterranée*, Lille, 1979; BRAUDEL, F.: *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, 3 vols., Madrid, 1984; GÓMEZ CENTURIÓN, C.: *Felipe II, la Empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, 1988.



ras emprendidos por Carlos V y Felipe II, sino que también protagonizó el diseño y construcción de nuevos prototipos de buques para operar en el océano, en que los remos desempeñaban papel relevante. Así las galeazas mercantes de mediada la centuria, que tan buen rendimiento dieron cuando se embargaron para servir de armada; las sutiles y fuertes galizabras, concebidas para el corso y la guerra y, en fin, los primeros intentos de aproximación al tipo galeón, como por ejemplo los de Bazán de 1540 y 1550 o los de Pero Menéndez de 1568<sup>43</sup>.

En el cambiante mundo renacentista, no cabe duda que la construcción naval constituía la vanguardia más sofisticada de la tecnología disponible. En aquel contexto, el tipo de barco de guerra mediterráneo, que había llegado a considerarse obsoleto a comienzos del siglo tanto para el desempeño del comercio como para la guerra<sup>44</sup>, tuvo la virtud de experimentar un desarrollo espectacular a lo largo de toda la centuria, a no dudar, gracias a que supieron adaptarlo a los nuevos requerimientos, convirtiéndolo en un vaso capaz de incorporar las tecnologías bélicas emergentes, aunque para ello fuera preciso transformar su estructura, forma, tamaño y fortaleza, a la vez que el número de efectivos puestos en juego por los contendientes crecía sin cesar.

En la última década del reinado de Carlos V, el contingente de galeras con que contaba la Monarquía había aumentado considerablemente respecto al disponible treinta o cuarenta años antes, cuando el joven rey había llegado a la Península. Efectivamente, las galeras en activo sumaban unas sesenta, distribuidas en las conocidas cuatro agrupaciones o escuadras de España, Nápoles, Sicilia y Génova. Algo menos de la mitad de aquellos barcos eran del Rey, el resto de particulares, una parte de los cuales eran potentados italianos. Como ya indicamos, todas ellas se mantenían mediante asientos, fórmula que permitía a la Corona desentenderse de su administración directa, a cambio de una cantidad fija asignada a los contratistas por cada unidad.

Al igual que hiciera en el Atlántico, también en el Mediterráneo introdujo Felipe II cambios sustanciales respecto a la política anterior. Aunque en este ámbito la problemática de las construcciones navales todavía es peor conocido que lo es en las riberas oceánicas, cabe distinguir tres tipos de medidas al respecto: las de carácter administrativo, las cuantitativas y las cualitativas.

La más trascendente de todas las decisiones administrativas fue la de limitar a la mínima expresión la gestión de las galeras mediante asientos, asumiendo directamente oficiales de la Corona su mantenimiento. Ya en 1557 se negó Felipe a renovar el asiento para la gestión por un particular de las diecisiete galeras de España, yendo incluso más lejos, puesto que compró a Bernardino de Mendoza las siete de la misma escuadra que eran de su propiedad. Aquel año hizo lo mismo con las de Nápoles y, ocho más tarde, con las de Sicilia. Las de Génova continuaron sostenidas mediante los asientos con los Doria, pero es que la república italiana no formaba parte de la Monarquía, lo que no impidió que les comprara cuatro galeras en 1566 y otras diez en 1582. Las siempre apremiantes dificultades financieras aconsejaron volver a dar por asiento las escuadras de Nápoles y Sicilia en 1584, aunque seis años después fueran recuperadas para la administración directa de la Corona<sup>45</sup>. También fueron de gestión pública las galeras de la escuadra de ocho que, con base en Sevilla, se conformó a principios de los años sesenta para garantizar la arribada de las flotas de Indias y despejar Cabo de San Vicente y el Estrecho de piratas berberiscos, administrada por el Consulado con cargo a la avería. Asimismo, se mantuvieron directamente por oficiales de la Corona las de las escuadras que pasaron a La Habana y a Cartagena de Indias con la finalidad de dejar expeditas las rutas caribeñas<sup>46</sup>.

Por lo que hace al aumento espectacular de efectivos de galeras a cargo de España, aunque carecemos de estudios sistemáticos, sabemos que las setenta y nueve galeras sostenidas por la Monarquía en el Mediterráneo en 1567 habían aumentado a ciento cuarenta y seis transcurridos sólo siete años, bien es verdad que una parte de ellas procedía del botín de Lepanto; pero se había asumido el mantenerlas, y el mantenimiento anual de una galera costaba casi lo mismo que su construcción. Durante las negociaciones con Turquía, poco antes de la firma de la primera de las treguas con el Sultán, Felipe II reestructuró el contingente de galeras a su cargo en el Mediterráneo, limitándolo a cien, reorganizó las escuadras suprimiendo los cuatralbos y revisó los asientos<sup>47</sup>.

43. CASADO SOTO, J. L.: *Los barcos españoles y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988; del mismo, «Construcción naval atlántica española en la época de Felipe II», en *Felipe II, La Ciencia y la Técnica*. Actas, Madrid, 1999, pp. 369-390; del mismo «La invención del galeón oceánico de guerra español», en *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*, Valladolid, 2002, pp. 37-69.

44. SOCIEDAD DE BIBLIOFILOS ESPAÑOLES: *Epístolas de mosén Diego de Varelá*, Madrid, 1878, en que el cronista y armador de los Reyes Católicos les recomienda prescindir de las galeras por ineficientes.

45. THOMPSON, I. A. A.: *Op. cit.*, pp. 204-207.

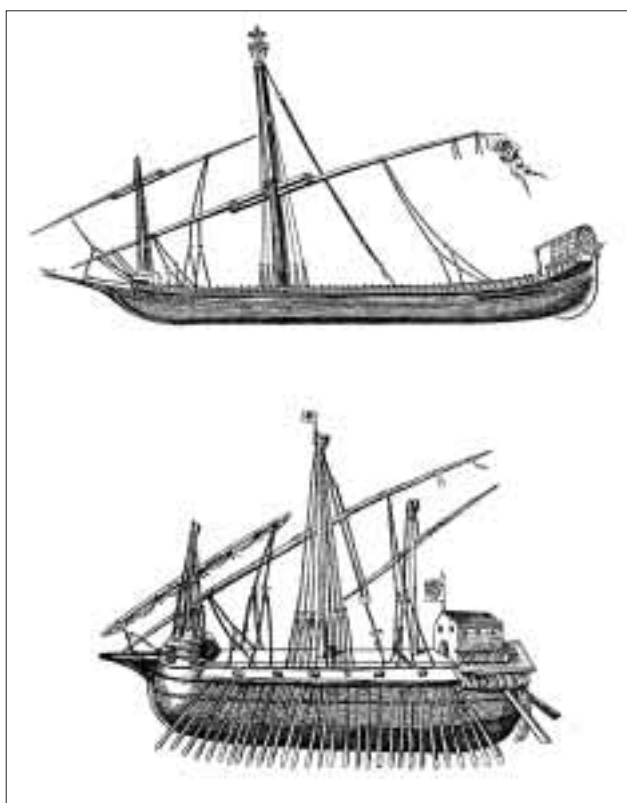
46. TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981.

47. FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada...*, II, p. 293.



Aunque también se construyeran con asiduidad en Nápoles y Sicilia, en Barcelona estaba entonces el arsenal donde se labraban las galeras en la Península, ya fueran las que se hicieron para operar en el Atlántico como las destinadas al Mediterráneo. El imponente edificio gótico de las Atarazanas pertenecía al Rey, quien, siendo regente, ya había ordenado en 1551 la construcción de un bastión en el flanco más expuesto de las mismas para prevenir el daño que pudieran hacer los franceses.

Felipe II ordenó la construcción de cincuenta galeras en Barcelona, tras los desastres de los Gelves y de la Herradura, para lo que envió instrucciones al Cantábrico a fin de que se trasladaran doscientos de los mejores carpinteros de ribera y cien calafates, mediante la persuasión y paga justa. Al parecer el vizcaino Martín de Arana partió hacia Barcelona en 1562 con 300 hombres para hacer galeras<sup>48</sup>. En 1566, después de levantado el cerco de Malta, se labraron otras quince. En 1577 se hicieron allí dos galeras para Santo Domingo, y ocho años después otras dos para las Indias, a cuya botadura asistió Felipe. En 1587 se hicieron otras quince, en 1589 estaba en proyecto construir ocho más y en los tres años siguientes se echaron al agua otras doce<sup>49</sup>. Cifras todas que no trascienden del nivel indicativo, puesto que está aún pendiente de hacer el estudio sistemático de la producción de las Atarazanas de Barcelona. Sea como fuere, cabe suponer que el número de galeras salidas de este arsenal durante los



Perfiles de galera y galeaza, según Crescencio en 1606.

cuarenta años del reinado de Felipe II fue bastante superior al reseñado en las anteriores cifras, dado el alto contingente de ellas sostenido en todos los frentes y el hecho de que la vida media de estos barcos raramente superara los ocho o diez años, y eso en caso de no haber sufrido percances violentos de importancia o ser tomadas por el enemigo.

Como ya se apuntó, a mediados de siglo se consideraba una galera ordinaria a la dotada de veinticuatro bancos con tres remeros y otros tantos remos en cada uno por cada banda; a las que tenían más de este número se las denominaba «bastardas». Veinte o treinta años más tarde las galeras ordinarias tenían veintiséis bancos y no era raro que cada uno llevara cuatro remeros asiendo un solo remo, de bastante mayor talla, denominado de galocha<sup>50</sup>. Tal crecimiento del tamaño y cambio del sistema de propulsión fue consecuencia de varios factores, entre los que destaca el del peso de la artillería incorporada a estos buques. Efectivamente, parece haber consenso entre los que han estudiado el asunto respecto a que los cañones fueron el elemento que en mayor medida condicionó la evolución del diseño de las galeras durante el siglo XVI, por la incorporación de la mucho más eficiente artillería de bronce, progresivamente de mayor calibre y en mayor cantidad. Desde luego, no fue el único factor condicionante, puesto que también contó la necesidad de transportar un número más crecido de soldados, la cuestión de prestigio concretado en que las Reales y las Capitanas fueran de hasta treinta y más remos por banda, e incluso el tener que afrontar las olas atlánticas.

48. Parece que al final no intervinieron en la construcción de las 30 galeras proyectadas, por diferencias sobre el sueldo: FERNÁNDEZ DURO, C., *A la mar madera*, Madrid, 1880, p. 269. Desde el libro de SEOANE, R., *Navegantes guipuzcoanos*, Madrid, 1903, p. 52, se viene afirmando por la publicística regional que Antonio de Alzatte, responsable de las Atarazanas de Barcelona en la época de Felipe II, era guipuzcoano, cuando su naturaleza real era la de napolitano: GOODMAN, D., *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II*, Madrid, 1990, pp. 116-122.

49. GOODMAN, D.: *Op. cit.*, pp. 117-123.

50. MUSEO NAVAL, MADRID, Col. Navarrete, XII, doc. 83, fol. 309 ss. Discurso de García de Toledo de 1560 en que los da por generalizados.

También están pendientes de estudio las transformaciones estructurales que fue preciso introducir para el fortalecimiento de los cascos, a fin de soportar tanto la acción de la artillería propia como de la ajena. El aumento de tres a cinco de los cañones que llevaban las galeras en la segunda mitad de siglo a proa, bajo la arrumbada, así como el aumento de su calibre y del de los menores repartidos por los costados, convirtió a estos barcos en plataformas artilleras que requirieron reforzar los escantillones de sus maderas y el número y grosor de las ligazones, para evitar que se abrieran con los golpes del retroceso producido por el disparo de las propias piezas. No digamos respecto a la necesidad de soportar el castigo del cañoneo enemigo.

De lo que no cabe duda es de que los cambios fueron graduales y no uniformes, sino diversos, aunque globalmente convergentes. No se olvide la existencia de diferentes tradiciones constructivas que, aunque posiblemente en este periodo se influyeron unas a otras más que nunca, dado el fluido trasvase de efectivos que ocasionaron los permanentes encuentros bélicos, tenían peculiaridades difíciles de suprimir. Desde los diferentes sistemas metrológicos empleados en las diversas riberas donde se construían, hasta los secretos de oficio celosamente guardados por los maestros carpinteros en el seno de sus familias gremiales.

A este respecto son bastante significativas sendas cartas y otros tantos memoriales con medidas de galeras que envió Juan Andrea Doria a Felipe II en 1586. Se trata de las respuestas a una consulta que le había hecho el Rey a propósito de las proporciones de la Galera Real y de la Capitana de España que había ordenado construir en Barcelona<sup>51</sup>. El expediente incluye varias tiras de papel que no son otra cosa que patrones de las diferentes unidades de medida usadas en Barcelona y Génova, de los que resulta que el palmo de la primera era mayor (266 mm) que el de la segunda (249 mm), lo que daba a las correspondientes «guas», o unidades básicas de carpintería de ribera en el Mediterráneo, unos valores de 78,9 cm y 74,7 cm respectivamente, ambas considerablemente menores que la vara o «goa» castellana (83,6 cm)<sup>52</sup>.

No obstante, lo más significativo de estos documentos se encuentra en la diversidad de medidas que proporcionan sobre los buques, por cuanto lo que reflejan son modelos diferentes, además del interés que

puedan tener los juicios de valor sobre la calidad de los maestros constructores catalanes que se permite el Príncipe genovés<sup>53</sup>.

Las notables diferencias que se aprecian suponen que los barcos propuestos por los maestros genoveses eran mucho más sutiles que los proyectados por los barceloneses.

Si tales divergencias se daban entre dos tradiciones constructivas tan próximas, máxime teniendo en cuenta la presencia de maestros genoveses en las Atarazanas de Barcelona desde tiempos del Emperador<sup>54</sup>, cada vez que hubo encargos importantes, cabe calibrar las que no habría respecto a las venecianas, por ejemplo, el arsenal mejor conocido y del que se sacan abusivamente conclusiones generales con harta frecuencia<sup>55</sup>.



Grabado calcográfico con una galera capitana de España.  
Biblioteca Nacional.

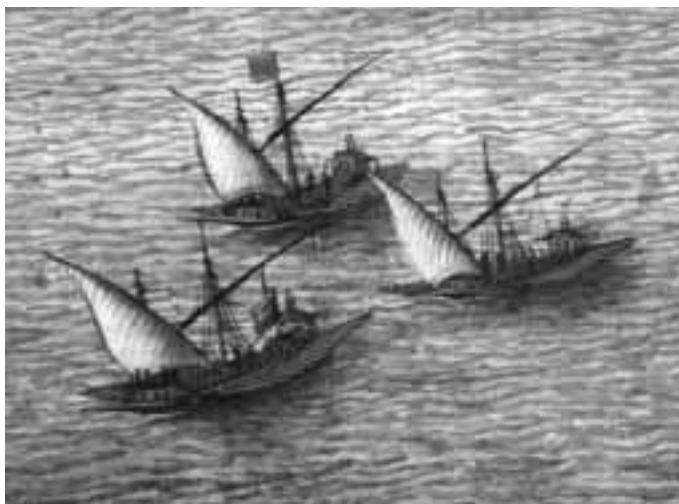
51. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, Guerra Antigua, leg. 189, fols. 103 a 106.

52. Estos números contradicen las equivalencias dadas para el palmo y la goa catalana por OLESA MUÑIDO, F.: *La organización naval...*, I, p. 185.

53. Es estudio comparado de tales mediciones y proporciones en CASADO SOTO, J. L., «Aproximación a la galera...», *Op. cit.* en nota 27, pp. 344-348.

54. CAPMANY, A.: *Ordenanzas de las Armadas...*, (nota 34).

55. LANE, F. C.: *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris, 1965; RUBIN DE CERBIN, G.: *Bateaux et batellerie de Venise*, Ginebra, 1978; TUCCI, U.: «Architettura navale veneziana. Misuri di vascelli nella seconda metà del Cinquecento», *Bollettino dell'atlante linguistico mediterraneo*, 5-6 (1986).



*Tres galeras españolas  
de principios del siglo XVII.  
Pedro de Texeira, 1622-34.*

Las galeras requerían un aparato logístico enorme y muy oneroso, cuya gestión y administración ha dejado abundante documentación en los archivos. Desde la provisión de los materiales para su construcción y mantenimiento, las discusiones de tamaños, formas y estructuras, la alimentación de las tripulaciones, la dirección y organización de los propios arsenales y las correspondientes contabilidades y rendimientos de cuentas, hasta los memoriales e incluso auténticos tratados de construcción, están esperando los trabajos de investigación que permitan desentrañar la rica problemática tecnológica y humana que se oculta detrás de las galeras con que Carlos, Felipe y sus hombres consiguieron mantener la hegemonía cristiana sobre el Mediterráneo central y occidental, obturando la salida al Atlántico de los otomanos. En estos papeles se encuentra también el detalle de la destacada participación en el asunto de los hábiles artesanos de la madera y el hierro procedentes del Cantábrico.