

LAS GALERAS DE ESPAÑA DEL SIGLO XVIII

Pedro FONDEVILA SILVA



Introducción



CUANDO nos referimos a galeras, viene a nuestra memoria la batalla de Lepanto (1571), momento que supuso el cenit de estas embarcaciones como buque capital de las marinas mediterráneas, por lo que tendemos a centrar cualquier tema sobre ellas en esta época. A ello contribuye, también, el que en la novela picaresca del Siglo de Oro de nuestras letras aparezcan, con mucha frecuencia, episodios relacionados con la vida en las galeras, algunos interesantísimos para conocer la terminología náutica mediterránea, que desaparece al eclipsarse las galeras (*Guzmán de Alfarache*, de Mateo Alemán). Incluso el *Quijote* tiene un capítulo dedicado a ellas, que, entre otras cosas, nos menta cómo saludaba la chusma a las personas principales con ocasión del embarco de éstas.

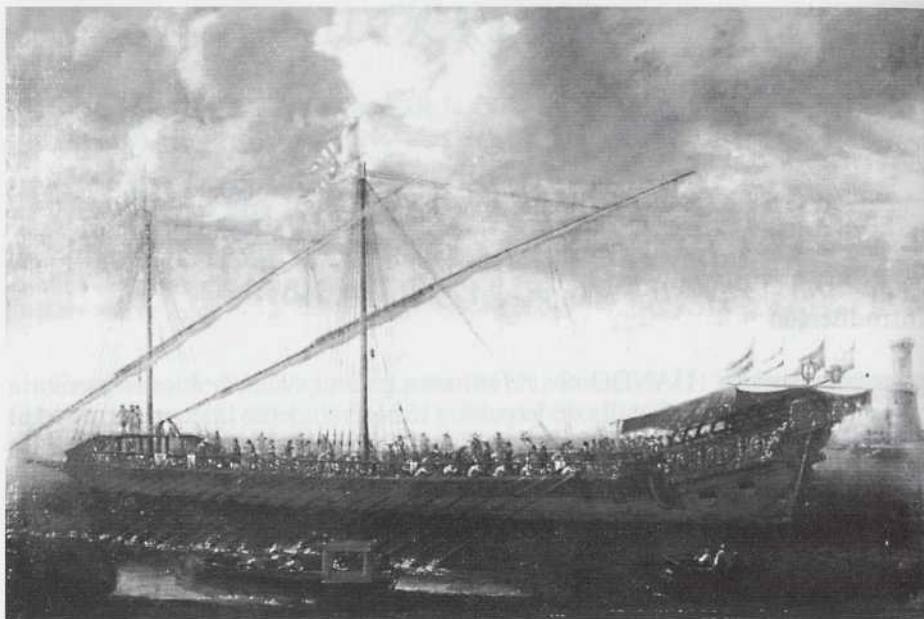
Poco a poco, perdido su papel protagonista en la composición de las marinas mediterráneas al ser sustituidas por los buques «mancos», las escuadras de galeras van perdiendo unidades, pasan a desempeñar cometidos auxiliares en las armadas y, en consecuencia, son poco mencionadas en la historia naval.

Sin embargo, la persistencia de la piratería mora, las óptimas condiciones de la galera para actuar en las proximidades de la costa y el hecho de que tradicionalmente el mando de las escuadras de galeras estuviese reservado a los Grandes de España y títulos importantes de Castilla, van a determinar la permanencia de estos buques hasta el comienzo del siglo XIX; de hecho, los últimos forzados (condenados a galeras) son puestos en libertad a finales de 1813.

Es, pues, el propósito de este artículo, como indica su título, contarles, en una apretada síntesis, las características y vicisitudes de las galeras del siglo XVIII.

El buque

Al comenzar el siglo XVIII, momento que coincide con el advenimiento de la Casa de Borbón al trono de España, la Marina española estaba en un estado

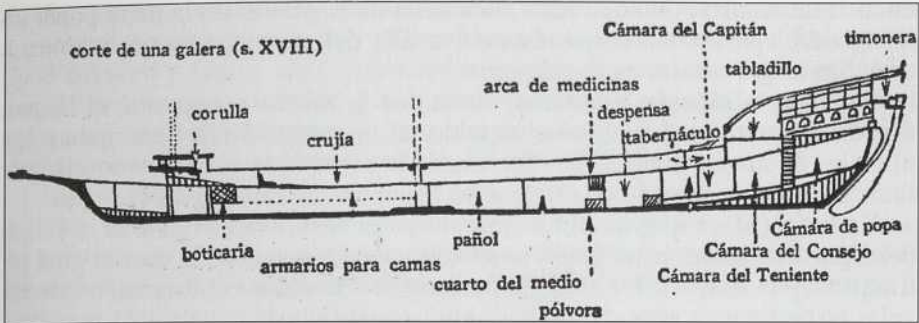


Galera del reinado de Carlos II. Atribuida a Manuel de Castro. (Museo Naval. Madrid).

desastroso. Tan falta de recursos y escasa de buques se hallaba la Armada que se acuñó, en esos años, la frase: «La Armada de España: dos navíos y una tartana»; amarga sentencia que, sin embargo, reflejaba el mísero estado de nuestras naves.

Entre los pocos buques con que contaba Felipe V para defender su trono de las pretensiones del archiduque Carlos de Austria estaba la Escuadra de Galeas de España. Esta escuadra, que tenía su apostadero en Cartagena desde 1668, formaba un cuerpo aparte del resto de la Marina, con sus propias ordenanzas y privilegios; situación que se mantuvo hasta 1748, en que se ordenó la extinción del Cuerpo de Galeras. Constituían dicha escuadra siete galeras, cinco de las sencillas y dos de las bastardas (galeras más fuertes que las ordinarias o sencillas). Estas últimas correspondían a la *Capitana*, con 29 bancos en la banda diestra y 28 en la banda siniestra, cada uno con seis hombres que manejaban un remo por banco. La *Patrona* era de 27 y 26 bancos, con cinco hombres por remo. Las sencillas montaban 26 y 25 bancos, con cinco hombres por remo. La diferencia entre bancos de la banda diestra y la siniestra (como se denominaban las bandas de estribor y babor en las galeras) radicaba en que en esta última se suprimía un banco para montar en su hueco el fogón.

Las capitanas se distinguían por llevar un estandarte en un asta en la espalda y otro en los árboles mayor y trinquete, y tres fanales en popa, uno en



Corte de una galera capitana de la primera mitad del siglo XVIII. Dibujo del almirante Guillén, según lámina del álbum del marqués de la Victoria.

medio de la pertigueta y los otros dos sobre los remates de los jardinetes, formando triángulo. Las patronas llevaban un estandarte en el árbol mayor y un fanal en medio de la pertigueta, tal como podemos ver en la ilustración anterior, existente en el Museo Naval de Madrid y atribuido a Manuel de Castro, que representa una galera patrona del reinado de Carlos II.

La estructura del casco de las galeras de este siglo se diferenciaba muy poco de las de la época de Lepanto. Continuaban llevando el espolón en la proa, aunque ahora su utilización como ariete estaba prácticamente en desuso, empleándolo para romper la palamenta del contrario y para afirmar el aparejo del trinquete. Con objeto de despejar el campo de tiro de la artillería de la corulla, el espolón es casi horizontal y al nivel de la tamboreta, cubierta de la parte de proa delante de la corulla, desde donde se cargaban las piezas y se realizaban las maniobras de fondeo.

La corulla era una estructura cerrada, que ocupaba toda la manga de la cámara de boga (que era mayor que la del casco), desde la cual jugaba la artillería, se estibaban los cables de fondeo (gumenas) y estaban situados los beques de la marinería y guarnición. El techo de la corulla se denominaba arrumbada, y lo empleaba en combate la infantería de las galeras como bastión.

La cámara de boga se extendía desde la corulla hasta la espalda. Su manga sobresalía del casco de la galera y estaba cruzada, de proa a popa, por una especie de pasillo, la crujía, que, elevado un metro sobre la cámara, servía para la vigilancia de la boga. En ambas bandas de la cámara existía un pasillo, el corredor, sobre el cual se movían los remos, pero que se utilizaba como lugar de descanso y de combate por la guarnición, y sobre el cual se asentaban los pedreros. Sobre la cámara se afirmaban los bancos de los remeros, los cuales no estaban perpendiculares al costado, sino que tenían una ligera inclinación hacia popa.

La espalda se encontraba a continuación, con la misma manga y al nivel de la crujía. Desde aquí la cubierta comenzaba un pronunciado arrufo, permitien-

do, de esta manera, dominar toda la cubierta de la galera. En la parte popel de la espalda, aprovechando que ésta sobresalía del costado, se encontraban, a cada banda, las escalas para embarque.

Seguía a la espalda la carroza, ahora con la misma manga que el buque, especie de estructura semejante al toldo de un carro, donde se alojaban los oficiales de menor graduación. Terminada la carroza, la popa se extendía por fuera de la popa, formando la timonera desde donde se manejaba el timón.

En lo que sí se aprecian diferencias es en el velamen. Las galeras del final del siglo XVI llevan: o un único árbol (el mayor o maestro), o dos árboles (el trinquete y el mayor). En el segundo caso la diferencia entre tamaños de las velas respectivas es acusada, no llegando la superficie de la vela del trinquete a la mitad de la del mayor. Poco a poco, obligadas a aumentar su velamen por la amenaza de los buques «mancos» (los que navegaban exclusivamente a vela), las galeras van aumentando su superficie vélica, hasta llegar al comienzo del siglo XVIII con una vela trinquete con una superficie del 75 por 100 de la de la mayor. Debo precisar que estos cálculos están hechos comparando las velas mayores de cada árbol, pues cada uno disponía de un juego de velas de tamaños decrecientes, normalmente tres, que envergaban según la fuerza del viento.

Próximos a la mitad del siglo, y de esto tenemos datos muy precisos, la vela del trinquete llega al 81,5 por 100 del tamaño de la mayor; siendo este valor el límite del tamaño de la vela del trinquete, so pena de desequilibrar el centro vélico del buque haciendo que éste tuviese una acusada tendencia a partir de arribada, pues no existía posibilidad de cambiar la posición de los árboles: el mayor, sin poder desplazarse más a popa por impedírselo la maniobra de su vela, y el trinquete en su límite proel, colocado en la proa de la corulla y desplazado a una banda, la diestra en las galeras españolas, para permitir la colocación del cañón de crujía.

Pero el aumento de velamen se consiguió, también, aumentando el tamaño de los palos, para lo cual era necesario agrandar la galera, y así una galera sencilla del siglo XVIII tenía el tamaño de una patrona del siglo XVII.

La extinción del Cuerpo de Galeras en 1748 va a dejar el diseño de los buques en la situación apuntada, pero al restablecerse en 1785 la Escuadra de Galeras (atención: la Escuadra pero no el Cuerpo), el modelo del buque va a incorporar algunos cambios.

Se compran a la Orden de Malta dos galeras: la *Magistrala*, de 29/28 bancos, y la *S. Luis*, de 27/26 bancos. La *Magistrala* corresponde a las características de una galera capitana de la primera mitad del siglo, pero la *S. Luis*, a pesar de ser una galera sencilla, tiene las dimensiones de una galera patrona del periodo anterior.

Estas galeras llevan la vela del trinquete del mismo tamaño que la vela mayor, y, para mantener el centro vélico, incorporan un nuevo árbol, el mesana, lo más a popa que se puede: en el centro de la espalda, apoyado en la cara anterior de la carroza.

Se ordena construir dos galeras nuevas siguiendo la forma de la *S. Luis*, levantándose un plano de esta galera y posteriormente otro, posiblemente de José Romero y Landa, que, prácticamente igual al anterior excepto pequeñas modificaciones en el timón y carroza, presenta la novedad estructural de apoyar el árbol del trinquete en la sobrequilla, en vez de en la cubierta de la corulla, como era tradicional y como lo llevaba la *S. Luis*.

Estas galeras se construyeron en el Arsenal de Mahón, y parece que de acuerdo al último plano citado, pues en la única iconografía conocida de ellas, la botadura de la tercera y última de ellas, corresponde a las modificaciones introducidas, por lo cual es de suponer que el árbol trinquete se apoyaría en la sobrequilla.

La artillería

Las piezas de artillería de la galera estaban agrupadas para realizar dos funciones diferentes. Las situadas en la corulla, cañones y culebrinas, empleadas principalmente para batir el buque contrario, y las situadas de los costados y, a veces, también en la corulla, los pedreros, que se utilizaban para ofender a la dotación enemiga.

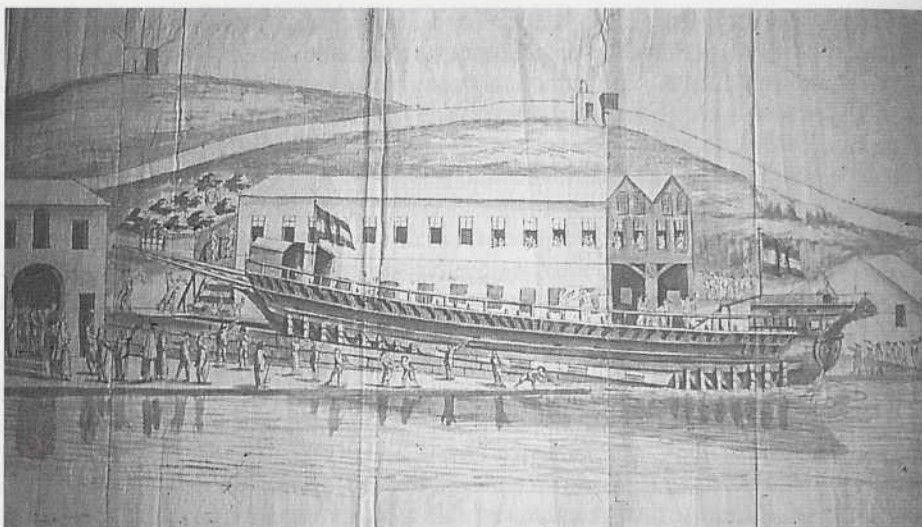
Las piezas de la corulla, todas de bronce igualmente que el resto de las piezas, estaban constituidas por el cañón de crujía, pieza de gran calibre situada en el centro de la corulla, como indica su nombre, y, al comienzo del siglo, por cuatro moyanas (un tipo de culebrina), situadas simétricamente con respecto al cañón.

Durante el primer periodo de las galeras (1700-1748), el cañón fue de a 18 libras de bala y lanzaba balas rasas un impacto de las cuales podía ser resolutivo contra otra galera, palanquetas y saquetes de metralla.

Las moyanas, un tipo de culebrina, eran, posiblemente, de un calibre de a 6 libras de bala, y se utilizaban principalmente como piezas de caza debido a su mayor alcance.

Al promulgarse el Reglamento de 1728, se suprimen las moyanas y se sustituyen por dos cañones de a 12 libras de bala, en razón de poderse hacer mayor ofensa con este calibre a los buques enemigos. El hueco dejado por la tercera y cuarta moyana se empleó para montar dos cañones de a 4 libras.

Los pedreros, que en esta época no se consideraban artillería, deben su nombre a que antiguamente se empleaban para lanzar piedras calizas, bolaños, que, al impactar contra el buque enemigo, se deshacían en una nube de esquirlas que hacía los efectos de metralla. En estas fechas se les empleaba para lanzar metralla y balas rasas contra la dotación contraria. Eran del calibre de a tres libras y del tipo de recámara postiza, disponiendo de dos servidores o alcuzas que, previamente cargados con pólvora, permitían un mayor ritmo de fuego. Iban colocados sobre un afuste vertical, en el cual se introducía la



Botadura de la galera *Santa Bárbara* en Mahón. (Archivo Municipal).

horquilla del pedrero, la cual permitía apuntar tanto en elevación como en orientación.

Las galeras de la segunda época (1785-1802) aumentan el calibre del cañón de crujía, que pasa a ser de a 24 libras. Mantienen las dos piezas de a 12 libras y montan cuatro pedreros de a 3 y diez de a 2 libras. En 1790 se ordenó cambiar los pedreros por catorce obuses de a 4 libras, lo que obligó a estudios para ampliar el pañol de la pólvora, toda vez que al ser los proyectiles huecos cargados con pólvora no podían estibarse en la bodega, como en el caso de las balas rasas.

Armamento portátil

Al comenzar el siglo la infantería de galeras iba armada con arcabuces y mosquetes de cuerda (mecha). En 1701 se hace una consulta entre los oficiales sobre la conveniencia de usar armas de chispa, determinándose continuar con las armas de cuerda «según el estilo y uso antiguo». El armamento completo consistía en el mosquete o arcabuz, la bandolera con los doce cilindros de madera, «los doce apóstoles», cada uno con la carga de pólvora dosificada para cada disparo, la polvorera con pólvora fina para cebar la cazoleta del arma, la bolsa para las balas y la espada de taza y gavilanes. Además, aunque no era reglamentaria, todos llevaban una daga. Los granaderos llevan, además, la bolsa granadera con las granadas.

Entre 1702 y 1707 se adoptaron las armas de chispa (fusil) con bayoneta, cartuchera ventral (cacerina), polvorera y espada de taza y gavilanes. En formación los oficiales usaban el espontón y los sargentos la alabarda.

Por el Reglamento de 1728 se añade al armamento de cada soldado una bolsa granadera con su hachuela.

A los marineros se les armaba con un fusil, dos pistolas y una espada. Es posible, aunque no figuran en las relaciones de armas, que tuviesen chuzos de abordar.

Como armamento común a marinería y soldados están las granadas de mano, los frascos y las camisas de fuego.

En la segunda época, desaparecida la infantería propia de las galeras, la guarnición la forman tropas de infantería de marina, con su armamento reglamentario. La marinería disponía de fusiles, bayonetas, pistolas (dos por hombre), espadas, hachuelas y chuzos de abordar.

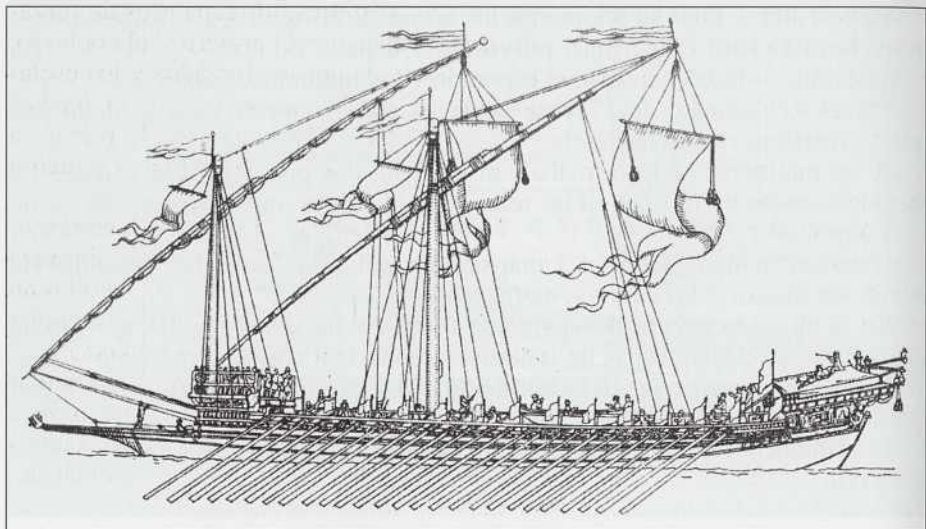
El armamento común consistía en granadas de mano y frascos y camisas de fuego.

Planta de la galera

Por planta de la galera se entendía al comienzo del siglo lo que hoy entendemos por dotación (tripulación más guarnición). A su vez, la planta se dividía en gente de cabo y gente de remo. La gente de cabo estaba formada por la gente de mar y la gente de guerra, que en estas fechas figuraba con el nombre de «infantería», en la cual entraba el capitán de la galera, su alférez, el sargento, el tambor, los cabos de escuadra, los granaderos y los soldados. La aparente escasez de oficiales se compensaba por figurar en la lista de infantería varios entretenidos y oficiales reformados. La gente de mar la componían el capellán, el protomédico o el cirujano (muy pronto se dejaron sólo cirujanos), el patrón, el cómitre y sotacómitres, el piloto y sus consejeros, el calafate y calafatín, el maestro daja y el dajín, el botero y el boterín, el remolar y el remoladote, los artilleros, los alguaciles y sotaalguaciles, los timoneles, los marineros de flecha y marineros y los proeles.

La gente de remo o chusma era la suficiente para manejar los remos, más un suplemento para cámaras, mozos de popa, alieres y chirimías (éstos, solamente, en la galera capitana).

Poco a poco va disminuyendo el número de entretenidos y reformados y aumentando el de oficiales de planta (plantilla). Así, en el Reglamento de 1728, figura para una galera sencilla la siguiente planta: un capitán (equivalente a teniente coronel en el ejército), un teniente (capitán), dos alféreces (teniente), un capellán, un cirujano, un piloto, un segundo piloto, dos consejeros de piloto, un cómitre, un cómitre de medianía, un sotacómitre, un compañero de cómitre, cuatro maestros de hacha, calafate, remolar y botero, cuatro



Grabado de galera de la primera mitad del siglo XVIII.

muchachos de los referidos maestros, un alguacil, un sotaalguacil, dos compañeros de alguacil, cinco timoneros, cuatro marineros de flecha, veintiséis marineros, seis proeles, dos guardaestandartes, dos sargentos, cuatro cabos, sesenta y seis soldados, un tambor, un cabo de artilleros, cuatro artilleros y doscientos sesenta remeros. En total, la gente de cabo eran: sesenta y seis de mar y noventa y dos de guerra.

Es de destacar la aparición del guardaestandarte, equivalente al guardia marina de la Armada, y que durante veinte años daría oficiales al Cuerpo de Galeras, formándose en la casa- academia que tuvieron en Cartagena; la desaparición de los granaderos de la infantería de galeras al crearse el Batallón de Infantería de Galeras con banderas propias; la aparición de la Brigada de Artillería de Galeras, y las nuevas denominaciones de los empleos del cómitre, que a lo largo de este primer medio siglo van a sufrir varios cambios.

Esta planta se mantuvo hasta la extinción del Cuerpo de Galeras en 1748. En 1785 se restablece la Escuadra de Galeras, pero ya con oficiales de Cuerpo General, oficiales de mar e infantería de marina. La dotación de una galera sencilla (no se hace distinciones con la capitana) era: oficiales de guerra, cinco: comandante-capitán de fragata, un teniente de navío, un teniente de fragata, dos alféreces de fragata; oficiales mayores, cinco: contador, capellán, cirujano, piloto y pilotín. Los oficiales de mar son 14, la tropa de infantería de marina 60, los artilleros 26, 15 marineros, 15 grumetes, seis pajes y 280 forzados. En total, 416 almas.

En la clase de oficiales de mar es donde aparecen más diferencias. Así, los

contra maestres y guardianes sustituyen a los cómitres, los capataces de forzados a los alguaciles, el botero desaparece y aparecen el armero y el cocinero.

La gente de remo, chusma, estaba constituida por los forzados y los esclavos del rey. No existen, en este siglo, los remeros voluntarios a sueldo, buenas boyas, aunque al forzado que había cumplido su condena y se le retenía a bordo por necesidad de la campaña se le daba sueldo de buena boya y ración de gente de cabo.

Los forzados eran delincuentes «rematados a galeras» (condenados en firme) por un número determinado de años. La condena «de por vida» estaba limitada por real orden a diez años, aunque podía ser aumentada por delitos cometidos en la galera (el más común era la venta o «pérdida» del vestuario que se suministraba por la hacienda: de seis meses a dos años, según el número de prendas).

Los esclavos del rey procedían de compra, donación temporal de particulares (escarmiento) y, principalmente, de las presas de embarcaciones moras. Éstos estaban condenados al remo toda su vida hasta que se les daba por inútiles, se hacía un intercambio (prohibido para renegados, arraeces y sotaarraeces, aunque hubo excepciones) o se daban a la fuga.

Unos y otros vestían las mismas prendas: dos camisas, dos calzones, una almilla, un bonete y un capote. No había calzado ni ropa interior (hacía sus veces la camisa). Como a bordo de la galera estaban permanentemente encadenados, mediante la calceta (grillo en el tobillo), al ramal de cadena que había en cada banco, descosían la costura de la entrepierna de uno de los calzones, dejándolo a manera de falda escocesa, para poder quitarse el calzón para bogar. La voz «fuera ropas» significaba literalmente quedarse en cueros. Los grabados y dibujos que representan a la chusma con calzones son concesiones al pudor. La razón para este proceder es muy sencilla: dado que el último tiempo de la boga era una fuerte culada contra el banco, de llevar calzón éste se desgastaría rápidamente, dejándolos sin abrigo. Hay que tener en cuenta que la chusma vivía, dormía, comía y hacía sus necesidades sin salir de la banqueta, especie de plataforma algo elevada sobre el sostre (cubierta) de la cámara de boga y situada entre cada banco. Para proteger las nalgas de los remeros se forraba el banco con un cuero de vaca, el cual se prolongaba, en vertical, hasta la banqueta, proporcionando así cierto socaire y abrigo a la chusma.

La comida de la gente de remo era igual todo el año: bizcocho de galera (hecho con harina sin cernir, es decir, con salvado, con lo que venía a ser un pan integral) y un caldero de habas cocidas con un poco de aceite. Carne solamente la tomaban tres o cuatro días al año. El bizcocho, pan sin levadura cocido dos veces, estaba tan duro que era preciso remojarlo en agua, sirviendo de regocijo a los veteranos el ver cómo se dejaban los dientes los novatos, intentando comer seco el bizcocho.

En cuanto a la ración de la gente de cabo, aunque con ligeras variaciones a lo largo del siglo, consistía básicamente en vino, bizcocho y menestra

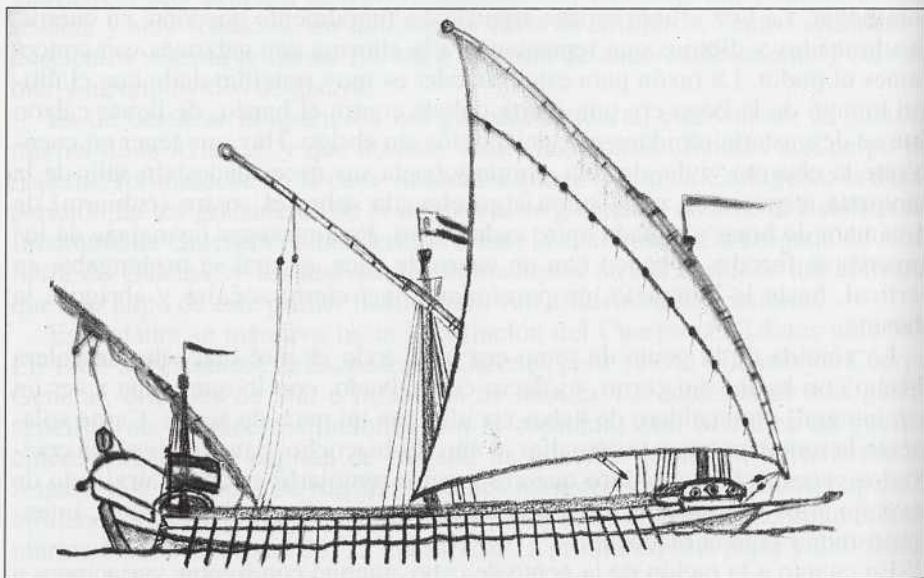
a diario; dos días de la semana, carne, dos tocino y otras dos bacalao; el día restante se distribuía queso, aunque posteriormente el queso se reservaba para los días de mal tiempo, en los cuales no se encendía el fogón.

La construcción de las galeras

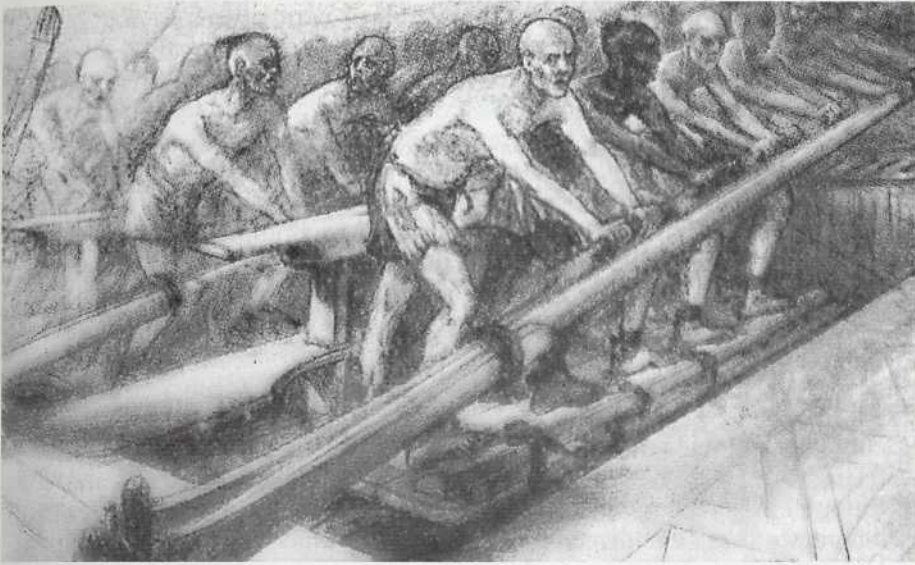
Al comenzar el siglo todas las galeras de España habían sido construidas en la Reales Atarazanas de Barcelona, que tenían una experiencia y tradición de siglos. Como unidades de medida, siempre diferentes, en la carpintería de ribera, de las utilizadas en la región o reino donde se encontraba el astillero, se utilizaba la goa, que se dividía en tres palmos de goa, que a su vez se dividían en doce onzas cada uno.

Cuando comienza la Guerra de Sucesión, la Escuadra cuenta con siete galeras. En 1706 se pasan al archiduque Carlos de Austria dos galeras. Durante el año de 1708 se incorporan a la Escuadra de España tres galeras de la Escuadra de Nápoles, debido a la ocupación de este dominio de la Corona española por los austriacos (en realidad llegaron a Cartagena cuatro galeras, pero una de ellas no volvió a navegar).

Dado que Barcelona permanece en poder de los austriacos hasta 1714, y para sustituir a las galeras que están viejas, se varan, botan, dos nuevas en Génova.



Galera española de la segunda mitad del siglo XVIII. (Dibujo del autor).



Dibujo francés de remeros, correspondiente al banco siniestro de la espalda.

En 1718 se compran dos galeras de Su Santidad en Civitavecchia, al mismo tiempo que se reanuda el trabajo en las Atarazanas de Barcelona con el varo de dos nuevas galeras. A partir de este momento, con excepción de la compra que se hace en el año 1732 de una galera en Génova, las nuevas construcciones para reponer las galeras dadas de baja se hacen en Barcelona hasta finales de 1745 (9 de noviembre) en cuya fecha, por real despacho se establece la construcción de galeras en Cartagena y la supresión del astillero de las Atarazanas de Barcelona, enviándose buena parte de sus empleados a Cartagena.

El año siguiente, 1746, llega a Cartagena madera para la construcción de dos nuevas galeras, pero estos buques no llegaron a hacerse. A finales de 1748 se ordena la extinción del Cuerpo de Galeras, probablemente, entre otras razones, a imitación de Francia que, a la muerte inesperada de Jean-Philippe d'Orléans, general de las Galeras de Francia, decide, el 27 de septiembre de 1748, que las galeras dejen de ser cuerpo aparte y se unan a la Marina. Las maderas y pertrechos acopiados para las galeras se emplean, en 1749, en la construcción de cuatro jabeques.

Las galeras no navegan más y se las utiliza como prisiones flotantes, convertidas en pontones, hasta 1773, en que se dan de baja las cuatro últimas. Estos 25 años en que los presidiarios condenados a trabajos en arsenales permanecen, durante la noche, reclusos en las galeras y figurando en las listas de éstas han provocado confusiones, al suponerse que los individuos que aparecían en dichas listas eran forzados de galeras.

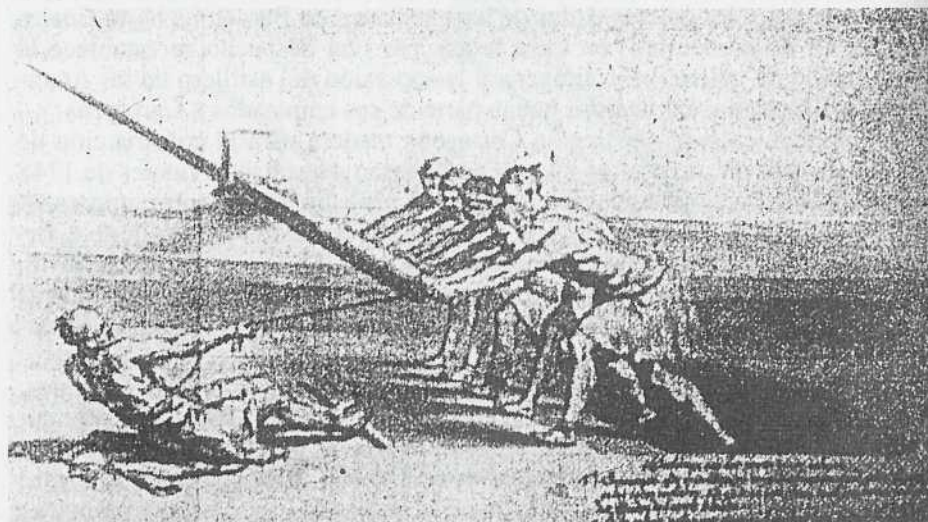
En 1785 se compra a la Orden de Malta dos galeras para formar el núcleo inicial de la nueva Escuadra de Galeras, que ese mismo año se ha mandado restablecer. Se ordena que se construyan dos nuevas galeras siguiendo los planos de una de ellas, lo cual se lleva a cabo, aunque con ligeras modificaciones. Las nuevas galeras se construyen en el Arsenal de Mahón, botándose en 1787 la *S. Antonio* y la *Sta. Bárbara* (I) en 1789. Perdida ésta por naufragio en 1790, se ordena la construcción de una nueva para sustituirla, que se bota en 1794, también en Mahón, con el nombre de *Sta. Bárbara* (II) (a) *La Nueva*, que es la última galera construida en España.

En 1802 se da de baja la *Concepción*, que era una de las compradas en Malta, y se pasan a pontones las tres restantes. Finalmente, en 1805, se dan de baja estos pontones, desapareciendo las últimas galeras de España.

Maniobra, limitaciones y ventajas operativas de las galeras

Las galeras estaban construidas para propulsarse a remo, pero, como hemos comentado, va aumentando su velamen y número de árboles (mástiles).

Los remos son a galocha, es decir, que cada remo es manejado por varios hombres (cinco en el caso de las galeras sencillas y patronas, y seis en el caso de las capitanas). La boga de cada remo es dirigida por el bogavante, remero más próximo a la crujía, un esclavo o forzado veterano de buena estatura. El ritmo de la boga, fijado con el chifflé del cómitre, es dirigido por los dos bogavantes más cercanos a popa, los espalderes.



Grabado de forzados. Principios del siglo XVII.

Sin viento o con éste a favor y bogando toda la chusma, se podían alcanzar los cinco nudos durante la primera hora, bajando en las siguientes el ritmo para mantener unos cuatro nudos. Con la boga arrancada, pasaboga o boga a pasar el banco, se lograba pasar de los seis nudos, pero no podía mantenerse más de quince minutos. Normalmente se bogaba por cuarteles, utilizando los remos de la mitad de proa y de la mitad de popa, alternativamente, durante periodos de hora y media o dos horas. Este sistema permitía comer y descansar a la chusma.

Como todo buen capitán no quería agotar a la chusma, reservando sus fuerzas para caso de necesidad, excepto en salidas o entradas, falta de viento o entrenamiento, se utilizaba la vela como sistema de propulsión. Las velas que eran latinas permitían ceñir mucho, más que las fragatas, y ganar a éstas en velocidad. Por otro lado, se contaba con el refuerzo de los remeros, caso de buena mar, lo que permitía añadir algún nudo a los logrados con el viento.

Sin embargo, la vela latina era difícil de manejar, sobre todo con mal tiempo y con el viento de popa, y la maniobra de virada peligrosa, máxime si se llevaban dadas las dos velas (mayor y trinquete), por lo cual las galeras navegaban, excepto en caso de estricta necesidad, solamente con la vela trinquete. Es más, si el viento cambiaba, mientras no les apartase excesivamente de su derrota, preferían cambiar el rumbo con tal de no tener que mudar, cambiar de banda, la entena. Cuando se navegaba a remo, la vela trinquete se llevaba envergada y enjuncada, bastando un fuerte tirón de la escota para largarla. La vela mayor no se llevaba nunca envergada, pesaba con su entena alrededor de dos toneladas y la gente de aquella época sabía bastante sobre los problemas que planteaban los pesos altos. Por otro lado, contando con la chusma, el arriar la entena y envergar la vela podía hacerse con rapidez. Cuando en la segunda mitad del siglo se montó el tercer árbol en las galeras, éstas llevaban, también, envergada la vela mesana de forma permanente. Aunque las velas llevaban tercerolas, fajas de rizos, en caso de aumentar el viento se prefería arriar la entena y cambiar la vela por otra de menor tamaño, tomando rizos únicamente en el caso de no disponer de velas menores.

Con mal tiempo la galera tenía que buscar refugio en la costa. No es que corriese peligro de inundarse el buque, la cubierta o sostre era perfectamente estanca, sino que, con la mar corta del Mediterráneo, corría el riego de quebrantarse.

Para que la galera no ofreciese mucha resistencia al navegar a remo era necesario despalmarla con una frecuencia inferior al mes, y dado el gran número de hombres embarcados, la escasa provisión de agua y el gran consumo que de ésta hacía la chusma, era necesario hacer aguada cada siete días. Por el contrario, se podían embarcar víveres para dos meses.

En el combate, excepto cuando daba caza, la galera llevaba las velas desenvergadas para evitar que éstas fueran incendiadas y cayesen en llamas sobre una cubierta atestada de gente. Combatía dando la proa al enemigo, para

poder jugar su artillería y proteger su gente con la estructura de la corulla. Su pequeño calado, alrededor de un metro, que tantas veces le sirvió para escapar de buques más poderosos, la hacían muy adecuada para operaciones costeras en las cuales su capacidad de maniobra y su poderoso cañón de crujía la hacían imprescindible, como se demostró en el sitio de Barcelona, desembarco de Orán, apoyo a Ceuta, etc.

Su punto débil era el costado, con los remeros y la guarnición poco protegidos, debido a la pequeña elevación sobre el agua de la cámara de boga. Aunque se intentaba proteger a la gente colocando empavesadas, tablas forradas de cuero, en los filares, esta protección sólo era útil contra embarcaciones de borda baja. Por otro lado, debido a su poca reserva de flotabilidad, un impacto a flor de agua de un proyectil de grueso o mediano calibre podía hundir la galera.

A manera de breve reseña histórica

Tratar de resumir aquí los servicios que prestaron las galeras durante la primera mitad del siglo XVIII sería tarea que se saldría de los límites de este trabajo. No bastaría la mera enumeración. Como no desarrollar, aunque fuese brevemente, la defensa de Cádiz contra el ataque de la Armada anglo-holandesa, el sitio de Barcelona, el auxilio a Corfú, las expediciones de Cerdeña y Sicilia, el apoyo a Ceuta, la campaña de Italia, la pérdida casi completa de la Escuadra en S. Tropé, las numerosas campañas de corso para defender nuestras costas y el mantener abierta la comunicación con nuestros presidios del norte de África, a pesar de la vigilancia de las escuadras inglesas, cuyas fragatas lograron esquivar siempre a las galeras.

Fue, sin duda, una época de gran actividad, en la cual nuestra galeras, que habían perdido el papel principal que jugaron en la historia naval del Mediterráneo, siguieron siendo útiles, y pusieron un digno colofón al mutis del Cuerpo de Galeras del teatro naval de España.

Distinto fue el último cuarto de siglo. Restablecida en 1785 la Escuadra de Galeras, ésta es marinada por los oficiales y oficiales de mar de la Armada, la mayoría procedentes de buques con aparejo de cruz, cuya maniobra es muy distinta de la de las embarcaciones de vela latina, y sin experiencia previa en estos buques en los cuales sólo estaban una campaña (tres meses, de junio a agosto, fecha en la que se desarmaban las galeras). Si a esto unimos la falta de remeros profesionales, los esclavos del rey, hombres de mar que pasaban largo tiempo en las galeras, se liberan definitivamente en 1788, y el criterio excesivamente economicista de la administración —que mantenía a los forzados en trabajos en el arsenal, enviándolos a las galeras poco antes de la salida a la mar (2/3 días), dedicando escaso tiempo para pasar de la situación de desarme a la de actividad (una semana), sin un solo día de adiestramiento—, no es de

extrañar el pequeño papel desempeñado por las galeras, limitado casi exclusivamente a campañas de corso contra los argelinos, pálida sombra de lo que fue el Cuerpo de Galeras.

En fin, el tiempo de las galeras había pasado. Con ellas y sus parientes —galeotas, jabeques, saetías...— va a desaparecer prácticamente de la construcción naval militar el modelo mediterráneo y, lo que es más triste, un lenguaje peculiar.

RESEÑA HISTÓRICA

- 1668.—La Escuadra de Galeras cambia su apostadero de El Puerto de Sta. María a Cartagena.
 1700.—Muere Carlos II. Felipe V rey de España. Va a comenzar la Guerra de Sucesión.
 1706.—Dos galeras se pasan a los austriacistas, ayudando a la toma de Cartagena por los ingleses.
 1708.—Se unen tres galeras de la Escuadra de Nápoles a las de España.
 1714.—Se compran dos galeras en Génova.
 1718.—Compra de dos galeras del Papa y varo de dos nuevas en las Atarazanas de Barcelona.
 1723-1724.—Se varan cuatro galeras en las Atarazanas.
 1730.—Dos nuevos buques en las Atarazanas.
 1732.—Se compra en Génova una galera.
 1742.—Se pierden cinco galeras en S. Tropé quemadas por un brulote inglés.
 1744.—Varo de dos nuevos buques en Barcelona.
 1744.—Otras dos galeras construidas en Barcelona.
 1745.—Orden de cierre de las Atarazanas. Los operarios, a Cartagena.
 1748.—Disolución del Cuerpo de Galeras. Las galeras pasan a ser pontones destinados a prisión.
 1767.—Baja del pontón *Capitana*.
 1773.—Baja de los pontones *Sta. Teresa*, *S. José*, *S. Felipe* y *S. Genaro*.
 1785.—Restablecimiento de la Escuadra de Galeras. Se compran en Malta la *Concepción* y la *S. Luis*.
 1787.—Se construye la *S. Antonio* en el Arsenal de Mahón.
 1789.—Se construye la *Sta. Bárbara* en Mahón.
 1790.—Pérdida de la *Sta. Bárbara* por naufragio.
 1794.—Se bota la *Sta. Bárbara II* en Mahón.
 1802.—Baja de la *Concepción*. Las galeras *S. Antonio*, *S. Luis* y *Sta. Bárbara*, pontones.
 1803.—Se suprime la pena de galeras.
 1805.—Baja de la *S. Antonio*, *S. Luis* y *Sta. Bárbara*. Desaparecen las últimas galeras.
 1813.—Los últimos forzados son puestos en libertad. Desaparecen los últimos empleos de las galeras (capataces de forzados).