

TIPOLOGÍA DE LAS GALERAS ESPAÑOLAS DEL SIGLO XVI (1)

Pedro FONDEVILA SILVA
Capitán de Navío (R)

Introducción

El siglo XVI puede calificarse como el más importante en la historia de las galeras españolas, pues en él coinciden una serie de acaecimientos que van a marcar la historia de estas embarcaciones. El primero de estos hechos es la aparición de la *boga a galocha* (2) en sustitución de la *boga a tercerol*. Este tipo de *boga*, que pervivirá hasta la desaparición de las galeras hispánicas a comienzos del siglo XIX, además de producir un profundo cambio en la organización de los remeros va a permitir la transformación de las grandes *galeras de mercancía* en un nuevo tipo de embarcación de guerra: la *galeaza*, que tan importante papel jugó en la batalla de Lepanto.

La segunda de las innovaciones de este siglo es la introducción de las *arrumbadas* para cubrir la *corulla*, lugar en que se concentraban las principales piezas de artillería de la galera. Esta modificación obligó a retirar las piezas de artillería montadas en *horquilla* sobre los *maimones* y *maimonetes* de la corulla, deviniendo los primeros en *bitas* que, unidas en su parte superior por el *capelo* o *sombrero*, van a formar una fuerte estructura que permitirá, sin atravesar el *sostre* o cubierta, la colocación del *árbol de trinquete*.

Con estas dos modificaciones cristaliza la silueta de la galera, que ya no conocerá modificaciones hasta su desaparición, excepción hecha de dos innovaciones: *a)* colocación del *esquife* primero, y luego de la *barquilla*, sobre *caballetes*, de forma que no se perdían *bancos* para la *boga*, *b)* la introducción de la timonera, incorporaciones ambas del siglo XVII. Queremos recalcar que la *timonera*, plataforma situada en un lanzamiento sobre el timón, a popa de la *carroza*, y desde donde se gobernaba la *caña* o *arjau* del timón mediante aparejos, no existía en el siglo XVI, por más que por ahí circulen numerosos modelos de galera que, supuestamente, recrean las de la batalla de Lepanto y exhiben esa nota anacrónica.

El tercer acontecimiento es la batalla de Lepanto, donde se frena la expansión de la Sublime Puerta por Europa. Mérito indiscutible de España, que dirigió la Santa Liga aportando el grueso de las tropas y del dinero así como las

(1) Este trabajo es uno de los resultados del proyecto de investigación I+D+i con referencia 05724/PHCS/07, de la Fundación Séneca-Agencia Regional de la Ciencia y la Tecnología.

(2) Para todas las voces en cursiva, véase. FONDEVILA SILVA, Pedro: *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea*. Fundación Séneca y Ministerio de Defensa, Murcia, 2010 (en prensa).

mejores galeras. Lepanto marcó el cenit de la galera como buque de guerra en el Mediterráneo, al tiempo que influyó en la obra de nuestros escritores del Siglo de Oro, los cuales, combatientes en muchos casos a bordo de esos buques, posteriormente recrearon y trasladaron a sus escritos el apasionante, y a la vez trágico, mundo de las galeras, y recogieron la rica terminología de la *lengua franca marinera*, vínculo de comunicación de la gente de mar en el Mediterráneo (3).

Por último, antes de terminar este exordio, sólo nos resta destacar el importante papel de los materiales iconográficos, tantas veces empleados exclusivamente como ilustración de los textos, en la realización de este trabajo. Reseña especial merecen en este sentido los frescos del palacio de El Viso, auténtica historia naval pintada, cuyo completo análisis y descripción nos proponemos abordar próximamente.

Sistema de boga de las galeras en la primera mitad del siglo

Al comenzar el siglo XVI, las galeras bogaban a tercerol. En este tipo de boga, que en catalán se denominaba «a tres tires», los tres remeros de cada banco manejaban un remo cada uno, de desigual tamaño, asegurados a su respectivo *escálam*. Es posible que esta boga fuese inicialmente con dos remeros y dos remos (*a dues tires*) en el siglo XIV, pero en la segunda mitad del siglo las galeras ya se armaban a tercerol (4). Debemos rechazar las opiniones que apuntan a que este tipo de boga comenzase en el siglo XIII. Sin entrar en un análisis exhaustivo que se saldría del propósito de este trabajo, señalemos que tanto la iconografía de las *Cántigas* de Alfonso X como la del manuscrito bizantino de Juan Scylitzes (5) de la Biblioteca Nacional, o las dos galeras aragonesas que aparecen en un mural de finales del siglo XIII de una iglesia de Teruel que se conserva en el Museo del Arte de Cataluña, demuestran claramente que en ese siglo las galeras se armaban con dos órdenes de remos, con un solo remo en cada banco manejado por un único remero.

Volviendo a los remos, los tres de cada banco diferían en tamaño y denominación, la cual también se aplicaba al remero que lo manejaba: «Memorial de las municiones que han menester para las Veinte galeras que están en las Atarazanas de la presente Ciudad de Barcelona. En el año 1539: Remos: Ay Recaudo:

(3) FONDEVILA SILVA, Pedro, y SÁNCHEZ BAENA, Juan José: «Un nexu de comunicación en la historia naval: la lengua franca mediterránea», en *Contrastes. Revista de Historia Moderna*. Murcia, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia, 2008.

(4) V. GARCÍA I SANZ, Arcadi; COLL y JULIÀ, Núria: *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*. Barcelona, Fundació Noguera, 1994, pp. 67 y 447-517.

(5) V. FERNÁNDEZ POMAR, José María: «El Scylitzes de la Biblioteca Nacional de Madrid», en *Revista Gladius. Instituto de Historia*, vol. 3. Madrid, CSIC, 1964. BRUHM HOFFMEYER, Ada: «Military Equipment in the Byzantine Manuscript of Scylitzes in Biblioteca Nacional de Madrid», *ibidem*, vol. 5. Madrid, CSIC, 1966.

Tres mil remos entre bogavantes postizas y terceroles galavernados y emplomados, Ciento y cincuenta remos por cada una galera. Quatrocientos remos de respite a saber de XX por cada galera» (6). Los remos tenían que ser de distinta longitud, para ajustarse a la regla práctica de que la parte del remo de la *postiza* hacia a dentro debía cubrir un tercio de la longitud total, mientras que de la postiza al final de la *pala* medía dos tercios. Esta regla empírica, unida a otra que recomendaba que el remo debía formar, cuando entraba en el agua, el menor ángulo con la superficie del agua, condicionaba el diseño de la galera, concretamente en la relación de la distancia de la *crujía* a la postiza y en la del *trancanil* a la línea del agua, de manera que se sacase el mejor rendimiento al esfuerzo de la *chusma*.

El remo se labraba con madera de haya, lo mismo que las dos *galavernas*, tablas que se colocaban a los lados del remo para protegerlo del roce contra el escálaro y la postiza: «Para palamenta y tiendas: 115 Astillas de madera de haya que deben servir las 61 para 51 remos y 10 de respeto (...) Tablas de galaverna para los remos 122» (7). El remo se sujetaba contra el escálaro mediante el *estrobo*, de madera de carrasca. De la misma madera era la *zapatilla*, pieza unida a la postiza sobre la cual apoyaban las galavernas: «Madera de carrasca: Piezas para zapatillas 52 de 2 palmos de largo y 5 onzas en cuadro. Escálaros 52 de 3 palmos de largo y 3 onzas de ancho» (8).

La coordinación de la boga de los tres remeros de cada banco requería práctica y oficio, por lo cual muchos de los bogadores eran *buenas boyas*, es decir, esclavos que habían sido marineros. El aprendizaje de los forzados era duro, como demuestra el texto siguiente, salido de la pluma de un cautivo de los turcos: «Lleváronme luego a un banco donde estaban dos remadores y faltaba uno, y pusieronme una cadena al pie de doze eslabones y enclabada en el mismo banco, y mandáronme remar, y como no sabía, comenzaron de darme de anguilazos por estas espaldas con un azote diabólico emegado» (9).

El *remolar*, oficial de maestranza de la galera, con el auxilio del *remolarote* labraba la *astilla* de haya para formar el remo, cuidando de que quedase equilibrado en peso sobre el punto de apoyo en la *zapatilla*, haciendo los pequeños ajustes mediante la colocación de planchas de plomo, como se indica en el texto de época reproducido en la página anterior: «Un Remolar para que adreze los Remos al qual se le a de hacer cargo de los que hubiere en Galera» (10).

Los forzados y esclavos, y con frecuencia los buenas boyas, estaban enclavados en su banco con un ramal de cadena, la *branca*, de 12 eslabones, sujeta a un aro de hierro, la *calceta* o *manilla*, que rodeaba el tobillo del remero más cercano a la *banda*. Así, en la escasa iconografía de forzados españoles que se conserva, se puede distinguir en qué banda, *diestra* o *siniestra*, bogaban fijándose en qué tobillo tienen la calceta o manilla, y recordando que

(6) Museo Naval de Madrid (MNM), colección Sanz de Barutell (CSB), art. 4, 122.

(7) MNM, manuscrito 17.620.

(8) *Ibidem*.

(9) *Viaje de Turquía* (ed. Marie-Sol Ortola). Madrid, Castalia, 2000, p. 260.

(10) MNM, colección Fernández de Navarrete (CFN), artículo 8, 14.

bogaban de espaldas a la proa: «Memorial de las municiones que han menester para las Veinte galeras que están en las Atarazanas de la presente Ciudad de Barcelona. Año de 1539: Nueve cientos y sesenta juegos de cadenas de tres brancas con tres manillas en cada juego con sus pernos y xavetas en cada manilla, es a saber cuarenta y ocho juegos de cadenas con cada tres manillas cada juego con sus pernos y xavetas para cada una galera» (11).

El texto anterior ya nos proporciona el dato de cuántos bancos bogando llevaba la galera de este período —veinticuatro por banda—. Pero esta cifra está incompleta pues, como se demostrará más adelante con textos de la época, las galeras estaban preparadas para montar 26 bancos por banda, si bien normalmente llevaban desbancados en cada banda dos contiguos, en cuyos huecos se montaban el fogón y el esquife, situados simétricamente con respecto a la crujía. Este punto queremos destacarlo pues, en todas las reconstrucciones de galeras españolas del siglo XVI que conocemos, el fogón y el esquife van en huecos correspondientes a distintos números de banco de cada banda, lo cual, además de ser un error, no permite entender cómo se formaba la línea de defensa o baluarte, más tarde llamada «bastión de retirada», que se formaba a popa del árbol, con empavesadas, jarcia, transpontines y ropa, en la línea fogón-esquife: «Don Pedro Capata que con cincuenta arcabuzeros estava al fogon hacía mucho daño con ellos a los enemigos, y no hacía menos Don Luis Carrillo Capitán de la guardia de Don Juan desde el esquife con otros tantos arcabuzeros y mosqueteros» (12); «Hicieron de presto la empavesada y los baluartes necesarios con los capotes, ferreruelos y jarcia de la galera» (13).

Del «Memorial de las municiones» transcrito anteriormente se desprende que el número de remeros era de 144. Sin embargo, otro apartado del citado memorial aumenta la cifra de la chusma hasta 150: «Memorial de las municiones que han de menester para las Veinte galeras que están en las Atarazanas de la presente Ciudad de Barcelona. Año de 1539: Mantas para la chusma: Tres mil mantas de Lana a saber es ciento y cincuenta por cada una galera» (14).

Con el dato anterior concluimos que la chusma era de 150 hombres, de los que bogaban 144. Los seis restantes se reservaban para cámaras, es decir, para criados de los alojamientos, aunque, en caso de necesidad, también bogaban.

Para dar fin a este apartado, queremos puntualizar algo en relación con lo expuesto sobre la denominación de las galeras en función del número de bancos, dado que este sistema de designación va a cambiar a lo largo del tiempo, teniendo en cuenta, además, que el número de bancos se refiere sólo a los de una banda. Cuando en el siglo XVI se dice «galera ordinaria o sutil de 24 bancos», significa «galera ordinaria o sutil de 26 bancos por banda, de los cuales bogaban 24». Otra forma de expresar esta idea es señalar el número de

(11) MNM, CSB, artículo 4, 122.

(12) BAUER LANDAUER, Ignacio: *Don Francisco de Benavides, cuatralvo de las Galeras de España*. Madrid, Imprenta de Jesús López, 1921, p. 347.

(13) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *El Gran Duque de Osuna y su Marina*. España, Renacimiento, 2006, p. 330.

(14) MNM, CBS, artículo 4, 122.

bancos construidos y el de los bancos «limpios», es decir, los que se empleaban en la boga: «Memoria de las medidas que [h]an de tener la Galera Real y la Capitana de España en esta manera: Galera Real: Bogará treinta y tres bancos, limpios 31» (15). Este modelo de galera, salvando las innovaciones, ya apuntadas, del comienzo del siglo XVII y las variaciones en el tamaño de las velas, permanecerá intacto hasta la disolución de la Escuadra de Galeras, el 28 de noviembre de 1748.

Sistema de boga de las galeras en la segunda mitad del siglo

A comienzos de la segunda mitad del siglo XVI se introduce en las galeras de España la *boga a galocha*, que consiste en un solo remo por banco manejado por varios remeros. No existe una fecha exacta de su introducción, pero puede señalarse, con poco margen de error, el año 1560 como el momento en que se instala este tipo de remo, «acaeciendo muchas veces haber remeros enfermos, tienen que guardar muchos bancos de dos en dos, los cuales no solamente no pueden hacer la fuerza que hacen los tres para que camine la galera, mas tampoco pueden llevar el peso de la galocha, de lo cual nace que muchos adolecen y se mueren» (16). Conviene decir que con esa fecha coinciden varios autores extranjeros (17), que los turcos cambiaron a la boga a galocha en ese año, y que los más renuentes al cambio fueron los venecianos, que llegaron a Lepanto con las galeras bogando *a la sensile* (a tercerol).

Inicialmente, el cambio en el tipo de boga no acarrió modificación en el número de la chusma. En el banco en que antes iban tres remeros manejando sendos remos, ahora continuaban los tres remeros, pero manejando uno sólo. Este remo tuvo que hacerse más grueso, para resistir un esfuerzo tres veces mayor que el soportado por el remo de la boga *a tercerol*. En consecuencia, con excepción del *bogavante*, remero más próximo a la *crujía*, que asía el remo por el *puño* o *bogavante*, el resto de los remeros no podían cerrar las manos sobre el grueso *guión*, por lo cual fue necesario clavar sobre éste una especie de asas de madera, *manillas*, *manetas*, *asidores* o *maniguetas*, para que pudieran manejarlo: «... y me pusieron al indullo de la gumena junto al árbol a banda derecha, que es el banco de más trabajo que hay en la galera, y me hicieron cabo de casa, poniéndome el bogavante en las manos» (18).

La primera consecuencia de introducir el remo a galocha fue simplificar la logística de los remos. Las galeras siempre llevaron remos de repuesto. Cuando se armaban a tercerol, tenían que embarcar tres tipos de remo, con el consiguiente problema de tener remos de repuesto y no servir para reemplazar uno

(15) MNM, CSB, artículo 4, 1882.

(16) OLESA MUÑIDO, Francisco: *La organización naval de los Estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, t. I. Madrid, Editorial Naval, 1968, pp. 195-196.

(17) FENNIS, Jan: *Trésor du langage des galeres*, t. II. Tubinga, Niemeyer, 1995, p. 1.002.

(18) PASAMONTE, Jerónimo: *Vida y trabajos de Jerónimo de Pasamonte. Autobiografías de Soldados* (ed. de José M. de Cossío). Madrid, Ediciones Atlas, 1956, p. 16.

roto por no ser del mismo tipo. Al armarse a galocha, siendo todos los remos iguales, hasta que se acabasen los de repuesto se podían sustituir los rotos.

El segundo resultado consistió en la menor necesidad de buenas boyas, es decir, de remeros a sueldo. En la boga a tercerol, cada remero tenía que manejar su remo de forma perfectamente acompasada con los otros dos. Ahora, para remero experimentado bastaba el bogavante, mientras que el resto no tenía más que seguir su ritmo. Pronto se descubrió que era relativamente sencillo el aumentar el número de hombres en el remo, llegándose en el siguiente siglo a cinco remeros por banco en las galeras sencillas y patronas y a seis en las capitanas: «El haber visto que los maestros de Barcelona han pedido las medidas de la real Nueva que V.M. manda se haga allí (...) diziéndoles solamente que la hagan de 32 bancos y que por cada banco puedan bogar seis hombres y siete quando fuere necesario (...) 29 de Diciembre de 86 (...) Juan Andrea Doria» (19).

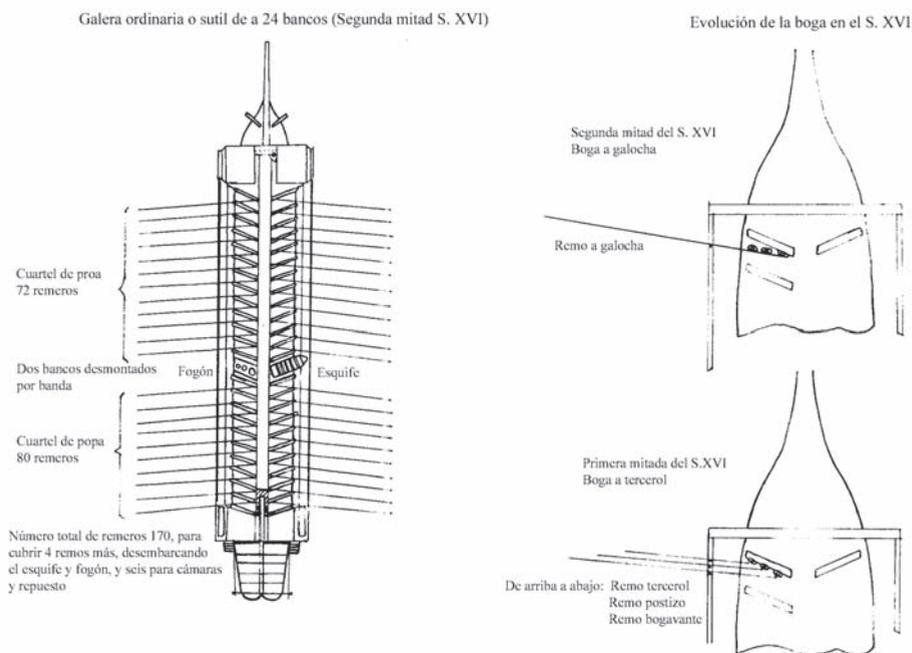
El texto anterior corresponde a una galera muy especial. Veamos ahora lo que pasaba con las galeras ordinarias. En principio, las galeras mantuvieron el mismo número de remeros —150— que tenían cuando bogaban a tercerol, sólo que ahora tres hombres manejaban un único remo. Pronto se empezó a proponer el aumento de remeros por las evidentes ventajas que proporcionaba, propuestas que fueron aprobadas por S.M., probablemente por el ahorro conseguido con la reducción de buenas boyas: «Raçón de los buenas boyas, forçados, y Esclavos que ay al presente, en las veinte Galeras de S.M. de la Escuadra de Spaña y en las tres particulares que andan en ella, y se hallan en el Puerto de Villanueva de Portiman, el día de la fecha, desta son los siguientes. 9 de Septiembre de 1585 (...) Por manera que son cuarenta e una buenas boyas, tres mil e tresçientos e treinta y tres forçados. Ochocientos ochenta y cinco esclabos» (20). Como vemos, el número de buenas boyas en proporción con el de forzados y esclavos es muy pequeño. No sucedía lo mismo en las escuadras españolas de Italia, donde el número de remeros voluntarios en esta época era apreciable. Probablemente, la razón era que los españoles sin recursos preferían emigrar a América en vez de alistarse como buenas boyas.

Las propuestas de aumento fueron aceptadas, y una vez fijado el número de la chusma, éste apenas sufrió variación hasta final de siglo: «V.M., manda que yo diga la gente de Cabo y Remo que, habrá menester una galera sutil para poder andar bien regida y nabegar y pelear y assí digo que a mi parecer las galeras ordinarias de 24 bancos de boga trayendo desarmado esquife y fogón que ocupan otros dos bancos por banda havrán menester 170 Remeros porque con los 144 andara de tres en tres hombres por banco y con los 20 de quatro en quatro el cuartel que llaman de popa que son diez bancos que ay por, banda desde el lugar del *esquife* y del *fogón* hasta la Popa y los seis que quedan servirán en las Cámaras sin hacer falta al Remo aunque ayudan al tiempo de necesidad (...) Madrid 9 de enero de 1584.

(19) MNM, CSB, artículo 4, 827.

(20) *Ibidem*, 784.

Antonio de Leyba» (21). El texto transcrito tiene bastante interés porque nos informa de cómo se va ampliando el número de hombres por remo, pero de mayor importancia es la explicación del lugar del *fogón* y del *esquife* y la mención de la *boga por cuarteles*, tan mal entendida en los primeros diccionarios marítimos.



Para acabar este apartado, permítasenos echar un somero vistazo a los diferentes sistemas de boga. Empecemos por la boga a cuarteles, que era el sistema normal de navegar a remo. *Cuartel* se llamaba cada uno de los dos trozos en que se dividía la chusma para alternarse en la boga, de modo que, mientras un trozo empuñaba el remo, el otro comía o descansaba. Por lo común, el tiempo de boga fijado para cada turno era de tres *ampolletas*, es decir, de hora y media. Recibía el nombre de *cuartel de popa* el conjunto de remeros de los bancos de la *espalda* al *árbol* (o próximo a él, según la época), y el de *cuartel de proa*, el de los bancos restantes hasta el de la *corulla*, banco situado más a proa. El documento del párrafo anterior propone para los 10 bancos del cuartel de popa 80 remeros, y para los catorce del cuartel de proa 84, distribución que deja muy equilibrados ambos cuarteles.

(21) MNM, CSB, artículo 4, 725.

Tratando ahora de los diferentes sistemas de *dar la boga*, hay que considerar la amplitud del movimiento del remo y la frecuencia del mismo. El modo en que se conjugan los diversos valores de los dos aspectos considerados va a diferenciar e identificar cada tipo de boga. Así, tenemos:

Boga larga. Se ejecuta *bogando por cuarteles*. El guión del remo rebasa el banco situado a popa de los remeros, el retroceso hacia el banco es lento.

Boga ordinaria. Boga toda la chusma. El guión del remo rebasa algo el banco, los remeros apoyan el pie en la *contrapeaña* (22).

Boga a pasar el banco o *pasar boga*. Boga toda la chusma. El guión del remo rebasa ampliamente el banco, los remeros apoyan el pie en el banco.

Boga arrancada. Igual que la anterior, pero al mayor ritmo posible.

Boga a tocar el banco. Boga toda la chusma. El guión del remo se lleva hacia popa y hacia abajo hasta golpear el banco; a continuación, se sube el guión y sigue como en boga ordinaria. Era una boga de exhibición que se utilizaba en salidas y entradas de puerto.

Boga a casca y monta. Igual que boga arrancada.

Por último, cabe decir que, cuando se bogaba a cuartel, el cuartel que no bogaba *afrenillaba* los remos, es decir, *levaba* el remo, subiendo la pala y bajando el guión hasta que la empuñadura tocaba con el *sostre*, amarrándolo con unos cabos llamados *frenillos*. Lo mismo se ejecutaba cuando se navegaba exclusivamente a vela con vientos bonancibles: «Luego, nueve hombres de los mejores frenillaron los remos y corrieron a mover el timón» (23). Cuando hacía mal tiempo, para evitar que las olas quebrasen los remos, éstos se ponían sobre los *filares*, bajando el filar alto y colocándolo en la *batayola de hierro*, donde se apoyaba el filar bajo, reforzando a aquél. Los remos se sostenían con los dos filares, afrenillándolos y trincándolos en su posición por medio de las *orejas* de las galavernas: «Hicieron a medio árbol tercerol, previniéndose de lo mas necesario. Pusieron los remos encima de los filares. A los pasajeros y soldados los hicieron bajar a las cámaras, muy contra toda su voluntad. Comenzaron a calafatear las escotillas de proa» (24).

Corullas y arrumbadas

La *corulla* era un espacio en la proa de la galera comprendido entre los dos últimos bancos de la *cámara de boga* y el *yugo de proa*. Este lugar era utilizado para asentar las piezas principales de artillería, afirmar los *arganelos* que

(22) Se ha simplificado la descripción de la boga en este punto y los siguientes para no extendernos excesivamente, pues no todos los galeotes hacían el mismo movimiento, y esta diferencia variaba según bogasen 5, 6 ó 7 remeros. El lector interesado puede consultar la obra citada en la nota 1.

(23) PASAMONTE, Jerónimo de: *Vida y trabajos de Jerónimo de Pasamonte. Autobiografías de Soldados* (ed. de J. M.^a de Cossío). Madrid, Ediciones Atlas, 1956.

(24) ALEMÁN, Mateo: *Guzmán de Alfarache* (ed. de José M. Micó), t. II. Madrid, Cátedra, 1994, p. 305.

servían para *izar* el *ferro*, *estibar* los ferros y colocar las *ballesteras*, provistas de orificios, que servían de letrina o *necesaria* a la *gente de cabo*: «Me dieron a cargo todo el trabajo de la corulla, con protesto que por cualquiera cosa que faltase a ello, sería muy bien castigado. Había de bogar en las ocasiones, como los más forzados. Mi banco era el postrero y el de más trabajo, a las inclemencias del tiempo, el verano por el calor y el invierno por el frío, por tener siempre la galera el pico al viento. Estaban a mi cargo los ferros, las gumenas, el dar fondo y zarpar en siendo necesario» (25).

A comienzos del siglo que nos ocupa, la corulla estaba descubierta y sin protección de firme en su perímetro exterior. No conocemos ninguna representación iconográfica de una galera española de la primera mitad del siglo XVI, excepción hecha de la que mencionaremos más adelante, que muestre con nitidez su proa y corulla. La reconstrucción de una galera de esa época que aparece en la lámina correspondiente está basada en un grabado contemporáneo de Brueghel el Viejo, el cual representa a una galera papalina, y en documentación coetánea acerca de la artillería y de su ubicación en las galeras.

Aunque hemos dicho que la corulla estaba, en la primera mitad del siglo, descubierta y sin protección de firme, eso no significa que, para el combate, no se le montase algún tipo de protección lateral con las *pavesadas*, *empavesadas* o *rambadas*, paveses o escudos de madera que se colocaban en los costados para proteger de los tiros enemigos.

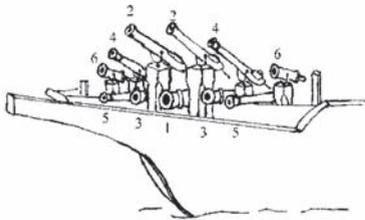
Un documento de 1530 que va descrito a continuación nos proporciona datos sobre las piezas de la corulla y nos permite analizar la fuente iconográfica española citada: «La Artillería que es menester para armar las veynte galeras que se aderezan en Barcelona y S.M. ha de mandar de donde se ha de cumplir y se ha de consultar. Año de 1530. XX Cánones de crujía de proa uno por cada galera. XL medios cañones arrimados a los maymones grandes de proa dos por cada galera. XL sacres arrimados entre los maymonetes dos para cada galera. LXXX esmeriles con sus servidores los XL para los maymones grandes de proa y los otros XL para los maymonetes quatro esmeriles para cada una galera los dos para los maymones grandes de proa y los otros dos para los maymonetes...LXXX morteretes de bronzo para tirar perdigones con lanternas IIII por cada galera dos para proa los dos para popa» (26).

Del documento anterior se desprende que en la corulla existían dos grandes piezas verticales de madera, los *maimones* o *maymones* —que servían de apoyo para *meter en batalla* al cañón de crujía y que también se utilizaban de *ciriales* para colocar los *esmeriles*— y otras cuatro piezas verticales de madera, de la misma altura pero de menor grosor: los *maimonetes* o *maymonetes*, que se empleaban para *hacer firmes* los cabos y aparejos, valiendo además para ciriales de esmeriles y *morteretes*. Expresado de otra forma, en el sostre de la corulla se asentaban el *cañón de crujía*, los dos *medios cañones* y los dos *sacres*. Montados sobre los maimones y maimonetes iban las *piezas* de

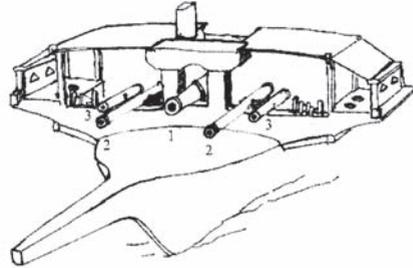
(25) *Ibidem*, p. 518.

(26) MNM, CSB, artículo 3, 26.

horquilla: dos esmeriles y un morterete a cada banda de la corulla. Este último dato es importante destacarlo, pues habrá que utilizarlo en el análisis iconográfico que sigue.



Galera de la primera mitad del S.XVI
Corulla abierta. Carece de arrumbada
Artillería teórica:
1. Cañón de cruzija 4. Esmeril
2. Usmeril 5. Saere
3. Medio cañón 6. Morterete



Galera de la segunda mitad del S.XVI
Corulla cerrada. Con arrumbadas y contrarrumbadas
Artillería real:
1. Cañón de cruzija
2. Saere / Moyana
3. Pedrero / Morterete / Busaco

Como habíamos adelantado, sólo tenemos conocimiento de una fuente iconográfica que represente las galeras españolas en la primera mitad del siglo XVI: la creada por los lápices de Jan Cornelisz Vermeyen y de Pieter Coeck van Aelst, que estuvieron con el Emperador en la conquista de Túnez de 1535. Su obra tiene su máxima expresión en la colección de tapices de la conquista de Túnez, depositada en los Reales Alcázares de Sevilla. Del análisis de dicha obra se obtienen los siguientes datos relativos a las galeras:

1. Las galeras van armadas a tercerol y tienen un único árbol. No aparece ningún trinquete.
2. Tanto las galeras como las galeotas, fustas o bergantines tienen la corulla protegida por una rambada o arrumbada de madera, que adopta la forma que luego se hizo clásica, excepción hecha de la carencia de la canal. Tanto la arrumbada como las contrarrumbadas no tienen apariencia de obra de firme sino de estructura desmontable.
3. En la parte proel de la corulla solamente se ven las piezas asentadas en el sostre o cubierta de la corulla; no aparecen las piezas de horquilla que iban montadas encima de los maimones y maimonetes, cosa lógica ya que la arrumbada, que cubre por encima a la corulla, descansa en los maimones y maimonetes.

¿Podemos concluir que esta fecha es la de introducción de la *arrumbada* (entendida ésta como toda la estructura, incluyendo las contrarrumbadas, colocada de firme)? Creemos que la respuesta es no, y la clave nos la va a dar el documento siguiente: «Memorial de las Municiones que son menester

para las Veinte galeras que están en las Atarazanas de la presente Ciudad de Barcelona. Año de 1539: Veinte cañones de Cusía de proa, uno por cada galera. Quarenta medios cañones arrimados a los maymones grandes de proa, dos por cada galera. Quarenta sacres arrimados entre los maymonetes dos por cada galera. Ochenta esmeriles con sus Serbidores los cuarenta para los maymones grandes de proa, y los otros cuarenta para los maymonetes, que es a saber quatro de los dichos esmeriles con sus serbidores para cada una galera, los dos de ellos para los maymones grandes de proa y los otros dos para los maymonetes (...) Ochenta morteretes de bronce para tirar perdigones con linternas es a saver quatro morteretes para cada galera dos para proa y los dos para popa» (27).

Como podemos ver, el documento de 1539 es el mismo que el de 1530, de lo que se desprende que en 1539 las arrumbadas no estaban instaladas de firme, por la imposibilidad manifiesta de que, si así fuera, se pudiesen instalar las piezas de horquilla en la corulla, lo cual coincide con la impresión, fruto del análisis de los tapices, de que la obra de las arrumbadas de las galeras de la conquista de Túnez no era permanente. No obstante, este ensayo de fortificación de la corulla, que en esta empresa estaba orientada a defenderla de los tiros del fuerte de La Goleta, debió de servir de modelo para la fábrica posterior de las arrumbadas construidas de firme, una vez resuelta la posición y alojamiento del trinquete, que ya montaban las galeras en esas fechas, pero que las de Túnez llevan desarbolado para permitir que la arrumbada fuese corrida, sin hueco para el *árbol del trinquete* («Memorial de lo que cuesta una Galera a la vela poco mas o menos sin Artillería. Año de 1533: Velas. Artimón. Bastardo. Borda. Y Trinquete trezientos ducados») (28).

¿En qué momento se introduce la arrumbada como obra muerta de firme de la galera? No hemos encontrado ninguna prueba escrita que ordene su construcción, y considerando la forma tan escueta de encargar una galera en esa época, limitándose a señalar el número de bancos (por banda) y el de remeros por banco, no creemos que se hubiese dado, debiendo haber sido una iniciativa de los *maestros daja* a instancias de los generales de las galeras: «... y así, sería de parecer que no se les diese medida alguna, mas se remitiese aquella fábrica en todo y por todo a su juicio y parecer dellos, diciéndoles solamente que la hagan de 32 bancos y que por cada banco puedan bogar 6 hombres y siete quando fuese necesario, y que vaya bien al remo y a la vela y pueda llevar cómodamente a la gente y recaudo que suele llevar una Real, pues a los otros maestros de galeras no se suele dezir más desto (...) 29 de Diziembre de 1586. Juan Andrea Doria» (29).

La iconografía más antigua que sobre este extremo conocemos es la correspondiente al mural del palacio de El Viso, la cual, aunque pintada unos años después, reproduce fielmente el combate que presenta la toma de

(27) *Ibidem*, artículo 4, 122.

(28) *Ibidem*, artículo 3, 43.

(29) *Ibidem*, artículo 4, 827.

10 naos inglesas sobre Marbella en el año 1563 (30). En esta pintura, las galeras aparecen con una arrumbada fabricada de firme y muestran un árbol de trinquete apoyado en la bita (antes *mainón*) derecha, característica ésta de las galeras españolas, con la arumbada superior dividida por la canal que se dejaba para desarbolar el trinquete (de ahí el usar el nombre en plural: «las arrumbadas»). Por tanto, cabe suponer que las arrumbadas fueron adoptadas unos años antes, máxime si consideramos las altas empavesadas que llevan, en la parte de proa, sobre las arrumbadas, que podrían ser un añadido posterior al primitivo concepto de arrumbada, pues no aparecen en las arrumbadas de los tapices de Túnez.

Estas empavesadas, presentes en todos los murales de batallas, en número de dos, separadas por la canal del árbol citada, no siempre aparecen cuando las galeras combaten entre sí, pero nunca faltan en los ataques a fortalezas en la costa. El modelo más abundante cubre solamente la arrumbada, pero hay unos pocos ejemplos que abarcan además las contrarrumbadas (véase la lámina correspondiente). Estos modelos son coincidentes con los que aparecen en los grabados del siglo XVI de Juan Bautista de Cavalleriis, que reproducen la gran pintura mural sobre la batalla de Lepanto de la Sala Regia del Vaticano. Lo que está claro —no hay más que fijarse en la posición de las aspilleras triangulares— es que son lo suficientemente altas para proteger la cámara de boga de los tiros a caballero desde fortalezas y navíos.

Timoneras

Como dijimos en la introducción, la timonera, entendida como un lanzamiento a popa de la carroza colocado por encima del timón, no aparece hasta entrado el siglo XVII. Pero, evidentemente, había que manejar el timón desde algún sitio. De este asunto, de cómo era el timón y de sus aparejos, trataremos a continuación.

Al comenzar el siglo, las galeras llevaban el *timón de roda* (en ocasiones escrito como «rueda»), también llamado *a la bayonesa*, complementado con dos timones *latinos* o *de caja*. Éstos, colocados en cada banda de la popa de la galera, de la misma manera que en las naves romanas, se utilizaban para entradas y salidas de puerto y en pasos estrechos por su mayor efecto, mientras que el timón de roda o rueda se utilizaba en mar abierto, donde no se requería tanta precisión en el rumbo (31). «Noticia del armamento hecho para el viaje del rey D. Fernando a Nápoles en 1506: Extracto del inventario de la Galera Real: 2 timones de rueda y 2 de caja...» (32). Ésta es la última

(30) Palacio del marqués de Santa Cruz, patio, planta baja, segundo mural a la derecha. El Viso del Marqués (Ciudad Real).

(31) El lector interesado en la variedad de timones que utilizaron las galeras puede consultar la voz *timón* en la obra citada en la nota 1.

(32) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española*, t. I. Madrid, Museo Naval, 1972-1973, *passim*.

mención que conocemos del empleo de timones de caja o latinos en una galera. A partir de esa fecha las galeras aparecen usando exclusivamente el timón de roda o *de orejera*.

La iconografía sobre el uso del timón es limitada en la primera mitad del siglo (tapices de la conquista de Túnez), y amplia y detallada la correspondiente a la segunda mitad (palacio de El Viso, Sala de Batallas de El Escorial, grabado de la galera del Adelantado de Castilla de la Biblioteca del Palacio Real). En ellas aparece el *timonero*, bien dentro de la *carroza*, bien sobre la *bancaza* o tabla situada sobre el *dragante*, al exterior de la *carroza* y separada de ésta por el *sobredragante*, que hace las funciones de antepecho: «En el sobredragante de la dicha popa avrá tres quadros con sus frisos, y quatro términos. El primer quadro, que es el de media popa» (33); «... y daremos principio de la media popa por de fuera, que toma la parte que corre debaxo la tabla del timonero» (34).

Del análisis de los tapices de Túnez se desprende que los pintores no se fijaron bien o no entendieron el funcionamiento del timón. La caña o *arjau* del timón unas veces atraviesa el sobredragante penetrando en la carroza, pero sin espacio para girarla; en otras ocasiones no llega hasta el sobredragante; una vez entra en la carroza por encima del sobredragante. Por otro lado, la cabeza del timón está adelgazada de forma inverosímil, y torcida hacia atrás absurdamente, para permitir que la caña tenga un mínimo brazo de palanca. Sin embargo, aparecen bien representadas las tablas o bancazas del timonero.

Solamente aparece un timonero en el exterior, de pie sobre la tabla del dragante, apoyado un brazo en el canto superior del sobredragante, y el otro, en una postura bastante forzada, agarrando la cabeza de la caña.

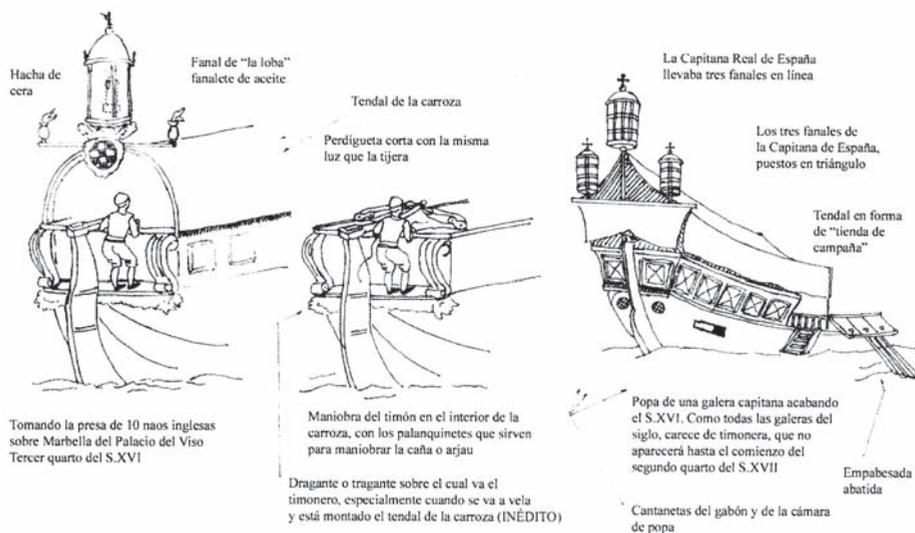
Como el funcionamiento del timón es el mismo en todo el período, comentaremos la iconografía de la segunda mitad del siglo antes de proceder a su explicación. Tanto las pinturas de El Viso como las de la toma de la Tercera en El Escorial nos muestran abundantes figuras, tanto dentro de la carroza como en el exterior de ella, de pie sobre la tabla del dragante. Aquí las figuras no tienen una escala tan desproporcionada como en el caso de los tapices, y se pueden advertir más detalles. El grabado de la Biblioteca del Palacio Real, al que hay que fechar entre 1585 y 1596, probablemente más cercano a la última fecha que a la primera, nos sirve para demostrar que, a finales del siglo, la galera capitana de España no tenía timonera. Ítem, en el cuadro de Francisco de Zurbarán *Defensa de Cádiz contra los ingleses* (35), que representa el ataque de la flota angloholandesa en 1625, aparecen las galeras de la Escuadra de España con la capitana en primer término, con el estandarte real y tres fanales en triángulo, todas sin timonera. Sobre este último punto volveremos a incidir cuando tratemos de las galeras bastardas y extraordinarias.

(33) MAL LARA, Juan de: *Descripción de la Galera Real del Serenísimo Sr. Don Juan de Austria Capitán General de la Mar que compuso Juan de Mal Lara vecino de Sevilla. Sociedad de Bibliófilos Andaluces*. Sevilla, Francisco Álvarez y Cía., 1876, p. 184.

(34) *Ibidem*, p. 209.

(35) Lienzo de 1634 que se conserva en el Museo del Prado, Madrid.

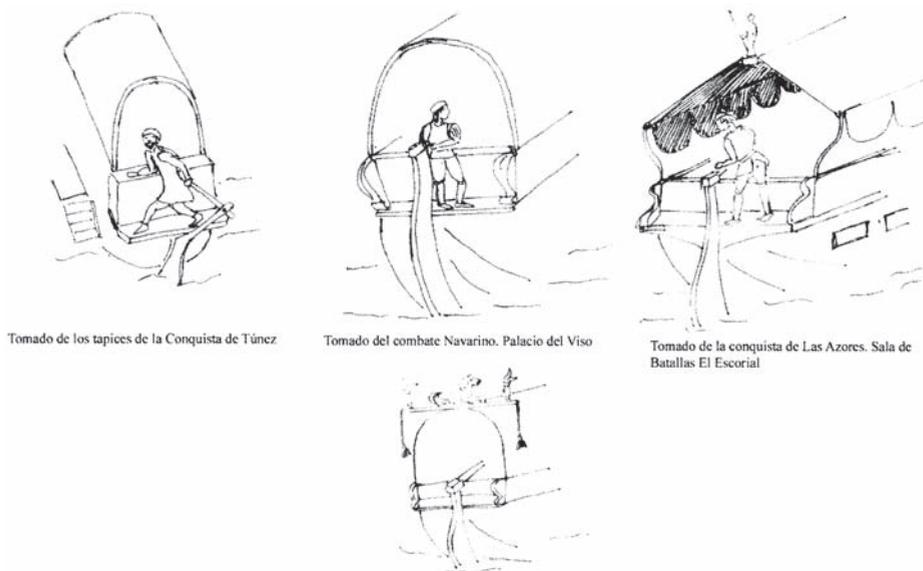
Lo primero que debemos recordar es que, en cuanto a dimensiones y desplazamiento, no existe diferencia notable entre las galeras ordinarias de este siglo y las de los siguientes, y en consecuencia las soluciones adoptadas para resolver los problemas relativos a la fuerza a aplicar en la caña del timón fueron comunes desde el siglo XVI hasta la desaparición de las galeras.



En las pinturas de El Viso y de la Sala de Batallas de El Escorial aparecen timoneros, tanto dentro como fuera de la carroza, sobre el dragante. En la segunda posición, véase la figura de la lámina correspondiente, al estar a la altura de la cabeza del timón, el timonero no dispone de brazo de palanca para moverlo. ¿Cómo es capaz entonces de mover la caña o arjau desde el dragante? Pues, sencillamente, por medio de un aparejo, el *palanquín* o *palanquinete*, formado por *pastecas* cuyas *betas* se denominaban *guardines*. Este aparejo se hacía firme por ambas bandas al extremo de la caña y a la banda correspondiente. Cobrando y lascando de la tira del aparejo o *freno*, el timonero podía mover la caña, ayudado del efecto multiplicador de la fuerza producido por el aparejo: «Dos frenos para el timón; 4 Aparejos que sirven de guardines del timón. Los dos de respeto» (36).

Dicho esto, cabe preguntarse: ¿por qué el timonero está a veces dentro de la timonera y otras fuera, sobre el dragante, posición indudablemente incómoda y peligrosa? La razón de ocupar el puesto del dragante responde, aunque los dibujos de los timoneros en el exterior no corresponden a esa situación, a la necesidad

(36) MNM, Ms. 1682.



de ver el aparejo, corriéndose a la banda sobre el dragante cuando la carroza iba cubierta por el *tendal*. También se ocupaba este puesto en combate, situación correspondiente a la de las pinturas citadas, para observar el ángulo y posición del abordaje a la nave enemiga o la posición de otras embarcaciones amigas que navegasen cerca. En esa maniobra, las molduras o equinos de los extremos de los dragantes servían al timonero de antepecho.

Carrozas

Por *carroza* se entiende la estructura de madera situada a popa de la galera, a continuación de la espalda, la cual, cubierta por un *tendal* o encerado, servía de cámara y habitación a los oficiales de las galeras. Esta construcción estaba formada por unas estructuras laterales, las *garitas*, que sostienen una gran viga longitudinal, la *pertegusa* o *flecha*, colocada en dirección proa-popa: «Sobre éstos vienen unos hierros labrados de talla y dorados de fuego, que reciben los bandinetes (subiendo de las tablas anchas que se llaman bandines) en los cuales se affixan las garitas, que van hasta la pertegusa» (37).

Durante el siglo XVI existieron dos modelos de estructura de la carroza. Uno que hemos bautizado como «carro catalán», por asemejarse a la cubierta de ese vehículo, y otro que llamamos «tienda de campaña», por idéntica razón.

(37) MAL LARA, Juan de: *op. cit.*, p. 230.

El modelo carro catalán, de garitas curvadas, aparece en los tapices de la conquista de Túnez, en los frescos del palacio de El Viso, en ambos casos como único modelo en las galeras españolas, y en la campaña de la Tercera de la Sala de Batallas de El Escorial, bien que en compañía de otras galeras españolas con carroza de tienda de campaña. Este modelo, formado por pares y cabrios rectos, aparece, además de en los frescos mencionados, en los de El Viso, pero en este caso exclusivamente en algunas embarcaciones moras, y en el grabado citado de la Biblioteca del Palacio Real, que es la más tardía de las representaciones de este tipo de carroza pues, desde comienzos del siglo XVII, todas se fabrican en la forma carro catalán.

El éxito de la carroza de tipo carro catalán obedece a varias razones. Una de ellas es la mayor capacidad interior con respecto al modelo tienda de campaña; otra, que al estar las garitas en posición vertical hasta una altura determinada, en la cual se curvaban hacia adentro, podían servir de armero para las armas de los soldados: «Aunquesta Galera tiene necesidad de más guardia, por lo que se podría ofrecer, por ser sola, y así ay necesidad que demás de la guardia ordinaria, de día y de noche estén dos soldados con sus Arcabuzes aprestados, uno en la Proa y otro en la Popa, y a se de tener gran cuidado con que ningun soldado dexa espada ni Arcabuz, ni otra harma en los bancos de los forzados, sino que en entrando en Galera ponga la Espada en la Popa colgada en la garita, para que no estorve» (38). Esta disposición de convertir en pañol de armas la pared interior de la carroza viene motivada por una costumbre antigua, poco conocida, en la colocación de las armas en las galeras. Debido a la escasez de espacio y a la necesidad de disponer de las armas con rapidez, tanto con ocasión de combate como de tener que reprimir un alzamiento de la chusma, los bancos de los forzados estaban ahuecados por su parte interior, espacio que se aprovechaba para estibar las armas, arcabuces, espadas, etc., de los soldados, normalmente dos, colocados en la ballestera de cada banco. Diferentes inconvenientes acaecidos, un ejemplo de los cuales se transcribe a continuación, hicieron que se abandonara este sistema entre finales del siglo XVI y comienzos del XVII, y se pasara a dejar las armas en las paredes de la carroza, para lo cual resultaba más apropiado el modelo carro catalán que el de tienda de campaña: «Fui a tomar mi arcabuz y me fui a la espalda derecha. En esto, Don Carlos andaba por crujía, y como los soldados es ordinario tener las armas en el banco donde está, debajo donde bogan los remeros, era necesario sacallas, y como los forzados o chusma estaban con los remos en las manos, por no estorbar la boga, y que se alargase la galeota, no quiso en ninguna manera dejar tomar las armas a ninguno. Sólo se hallaron los que las habían ya tomado, que serían veinte. Y yo, que vi al sargento Silva yendo a tomar las suyas, no se las quiso *dejar tomar en ninguna manera*» (39).

(38) MNM, CFN, artículo 8, 14.

(39) CASTRO, Miguel de: *Vida de Miguel de Castro. Autobiografías de Soldados* (ed. de José M. de Cossío). Madrid, Ediciones Atlas, 1956, p. 514.

Además de los aspectos indicados, el elemento decisivo en la adopción de la carroza tipo carro catalán fue la introducción de la *timonera*, que se produjo en el siglo XVII. La timonera, colocada detrás de la carroza y en un plano superior al *tabladillo* de ésta, permitía al timonero tener una vista integral, por encima de la carroza, del aparejo y de la cubierta de la galera desde un punto a popa del *árbol de mestre*. Ahora bien, existía un inconveniente en esta solución: el timonero quedaba aislado de la carroza y de la *espalda*. Esto planteaba problemas de comunicación entre el piloto y los *consejeros* y el timonero. La medida adoptada para resolver esta dificultad consistió en colocar dos tablas anchas o *bancazas*, a un lado y a otro de la flecha de la carroza, apoyadas sobre las garitas. Esta obra permitió disponer de una plataforma alta y despejada, desde la cual pilotos y consejeros podían dirigir la derrota de la galera teniendo a la vista al timonero. Naturalmente, hubo que rabajar el arco que formaban las garitas, que pasó del trazado de medio punto de las carrozas del siglo XVI al arco deprimido rectilíneo de las de los siglos XVII y XVIII.

Aparejos

La acepción que utilizamos aquí para la palabra *aparejo* es la de conjunto de los palos (*árboles*), vergas (*entenas*), jarcias y velas de la galera. Comencemos por los árboles. Documentalmente sabemos que en 1539, e incluso antes, las galeras tenían dos árboles: *maestro* o *de mestre* y *trinquete*: «Año de 1539. Memorial de las Municiones que han menester para las veinte galeras que están en las Atarazanas de la presente Ciudad de Barzelona: Árboles: De esto ay recaudo. Veinte árboles maestros un árbol por cada Galera. Quarenta entenas. a saber es dos entenas por cada una galera. Veinte árboles de trinquete con sus entenas. es a saber un árbol de trinquete con su entena por cada una galera. Quarenta calcezes con sus polijas embroçadas dos calcezes con sus polijas por cada una galera» (40).

Las velas, que llevaban eran tres, en tamaño descendente, para el árbol maestro, una para el trinquete, y una vela *cuadra*, el *treu* o *treo*, que servía para «correr fortuna». Lo que resulta complicado, ciñéndonos exclusivamente al siglo XVI, aunque el fenómeno se produce en todas las épocas, son las denominaciones de las velas debido a los frecuentes cambios de significado de una misma voz y a los calcos semánticos que adopta o préstamos léxicos que recibe una lengua franca.

Para explicar el problema apuntado, presentaremos documentos en orden cronológico, justificando las sucesivas denominaciones, y concluiremos con una tabla ordenada por fechas de los nombres de las velas. Pero conviene antes explicar los detalles de la arboladura, para mejor comprensión del velamen de las galeras.

(40) MNM, CSB, artículo 4, 122.

Los árboles de la galera eran palos machos, es decir, enterizos, sin masteleros. Tales árboles acababan en una pieza postiza, el *calcés*, que se consideraba pieza de *tallamen* o *motonería*: «Tallam: Primo, tot lo tallam e calcesos, matalls e perns de ferro» (41). El calcés tenía dos vaciados: las *cajeras*, donde se alojaban las *roldanas* que servían para el *laboreo* de los *amantes* que sostenían la *entena*, la cual se *atrancaba* al árbol mediante el aparejo de *troza* o de *troceo*. Los árboles se aguantaban mediante unos cabos llamados *costers* o *costeras*, que se hacían firmes a las bandas de la galera en unas *cadena*s o *planchuelas* de hierro, acabadas en una cadena de idéntico metal que portaba en su extremo un gancho, denominado *alacrán*, en el cual se engazaba el aparejo que servía para tesar las *costeras*: «Item, XVIII costers del abra major ab les corones dels guinals» (42); «Relacion de la Cosas que se hallaron de la galera (...): Las costeras y la gata y el coronal y algo dello cortado (...) El arbol quebrado por la llave con su calces y buena parte de prodamo» (43); «El arbol maestro con su calçes poliças broncadas entena espigones con doçe costeras con sus cadena y acolladores amantes Usados Vetas de guindar usadas» (44).

Al hilo de lo indicado en último lugar, nos sentimos obligados a destacar que las embarcaciones de aparejo latino «nunca utilizaron aparejos firmes para acollar las *costeras*» (lo que hoy llamaríamos obenques), pues cuando había que *tumbar* o *mudar la entena* o, lo que es lo mismo, *hacer el caro* o *cimar*, es decir, pasar el *car de la entena* de una banda a otra por la proa del árbol, cuando se *vira de bordo* para que la vela quede de la *buena*, es necesario amollar las *costeras* de *sotavento* y tesar las de *sobreviento*, lo cual no era posible si el aparejo estaba firme. En consecuencia, los modelos antiguos, que tienen *costeras* u obenques acollados con aparejos firmes, no salieron así de la mano del modelista, sino que son fruto de erróneas intervenciones posteriores. Y, ya que hemos hablado de la entena, digamos brevemente que estaba formada por dos piezas empalmadas con un cabo llamado *enchina*, *enginia* o *inginia*. La pieza baja, la más gruesa, se denominaba *car*, y la alta, *pena*, en la cual se empalmaba el *espigón* cuando había que envergar la vela mayor del árbol: «Una entena con su car y pena y espigón» (45).

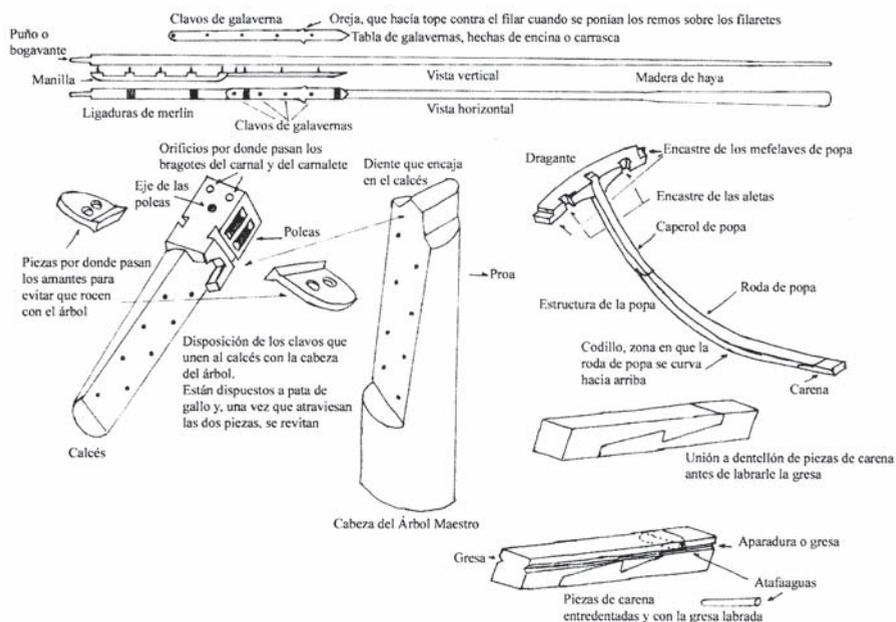
(41) GARCÍA I SANZ, Arcadi, y COLL I JULIÀ, Núria: *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*. Barcelona, Fundació Noguera, 1994, p. 470.

(42) *Ibidem*, p. 469.

(43) MNM, CSB, artículo 4, 119.

(44) MNM, colección Vargas Ponce, Ms. 82, doc. 1, ff. 1-13.

(45) MNM, CSB, artículo 4, 119.



Volvamos a las velas con un texto de comienzos del siglo: «Del armamento y expedición del Rey D. Fernando el Católico al reino de Nápoles en 1506: Entre otros aparejos y aprestos que llevaba dicha Galera Real, se leen los siguientes, que son los mas dignos de atención: Item la vela mayor (llamada artimón) de 47 paños; la del trinquete (llamada bastarda) de 37 paños; y la de la mesana, de 22 paños» (46). Este texto, transcrito de forma incompleta, no fue bien entendido por el autor del libro. No hemos podido disponer del documento original en catalán; pero, como se transcribe el número de paños de cada vela, es fácil corregir los errores. Las velas que se citan quedarían así: un artimón de 47 paños (probablemente el texto original pondría «vesos», «vesses», «vessos» o «vessors»), que era la vela mayor del árbol de mestre; una bastarda de 37 paños, la segunda vela en tamaño del árbol de mestre; una mesana de 22 paños, la vela del trinquete. No podemos enfrascarnos en una justificación detallada de este asunto, que por su complejidad, debida a los frecuentes cambios semánticos, se saldría de los límites de este trabajo, pero el lector interesado puede consultar *El Victorial* (47), donde aparecen detalles de las galeras españolas del siglo XV útiles para abordar el texto anteriormente transcrito.

(46) CAPMANY Y DE MONTPALAU, Antonio de: *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón. Apéndice de varias noticias, relaciones, y apuntamientos, sacadas de instrumentos y libros de los archivos*. Madrid, Imprenta Real, 1787, p. 30.

(47) DíEZ DE GAMES, Gutierre: *El Victorial* (ed. de Alberto Miranda). Madrid, Cátedra, 1993.

Seguimos con el segundo ejemplo: «Año de 1533. Memorial de lo que cuesta una Galera a la vela poco más o menos sin Artillería: Velas. Artimón. Bastardo. Borda y Trinquete trescientos ducados» (48). Aquí aparece, por primera vez, la tercera vela, la borda, del *árbol de mestre*.

Tercer ejemplo: «Año de 1539. Memorial de las Municiones que han menester para las Veinte galeras que están en las Atarazanas de la Presente Ciudad de Barzelona: Velas: Veinte velas artimones de cotonina. es a saber una vela llamada artimón por cada una galera. Otras veinte velas de cotonina, llamadas bastardas. una vela bastarda por cada galera. Otras veinte velas de Cotonina llamadas bordas. Una vela borda por cada una galera. Otras veinte velas de cotonina para los arboles de trinquete. Una vela para cada un arbol de trinquete de cada una galera. Veinte treus o velas de cotonina. Un treu o vela por cada galera» (49). Surge por primera vez el *treu* o *treo*, vela cuadra para *correr fortuna*.

Cuarto ejemplo: Documento sin fecha, probablemente de la mitad del siglo XVI. «Relación del sueldo, Bastimentos y Municiones que seran necesarios en un año para provision y servicio de una galera: Bastardo. Entran en un bastardo mil y novecientas varas de cotonina. Entran en una borda mil y çiento y cuarenta varas de cotonina. En un iteo (treo) entran quinientas y setenta varas de cotonina. En un trinquete entran ciento y treinta y ocho varas de cotonina» (50). Desaparece la vela *artimón*.

Quinto ejemplo: «Inventario de la Galera patrona Va A las Yndias año de 1583: Velas: Un Bastardo de colonia guarneçido Usado. Una Borda idem. Un treo idem. Un trinquete con su boneta idem» (51). Aparece la *boneta* como suplemento para el trinquete. No debió de durar mucho, vista la poca noticia existente de su uso.

Sexto ejemplo: «Año de 1586. Relación de la forma y manera que van armadas de Gente de Cavo y remo las dos Galeras Ventura y Porfiada que ban a tierra firme para guarda de aaquella Costa a cargo de don Sancho Guitar de Arce, y asi mismo de los bastimentos, velas, tiendas, xarcia, armas, artilleria demas municiones que llevan para defensa y reparo dellas que es en esta manera: Velas: Galera Ventura: Vastardos 1; Vordas 1; Vordas chicas de correr 1; Treos 1; Mesanas 1, Trinquetes 1. Galera Porfiada: Vastardos 1; Vordas 1; Vordas chicas de correr 1; Treos 1; Mesanas 1; Trinquetes 1...Demas de la xarcia arriba Contendida va puesta en labor y guarneçidos los arboles y entenas de mesana mestre y trinquete y la mayor parte della nueva» (52). En este documento aparecen tres elementos nuevos del aparejo de las galeras. El primero es la *borda chica de correr*, la tercera y más pequeña de las velas del *árbol de mestre*. Esta vela, que más tarde se denominará *pichola* y *veleta*, estaba reforzada para aguantar vientos fuertes y se envergaba en una entena propia, lo que

(48) MNM, CSB, artículo 3, 43.

(49) MNM, CSB, artículo 4, 122.

(50) Colección de Jesuitas, Tomo CIX, ff. 463-466, Real Academia de la Historia.

(51) Colección Vargas Ponce, Ms. 82, doc. 1 ff. 1-13.

(52) MNM, CSB, artículo 4, 804.

permitía *arriar*, sobre *crujía*, la *entena del árbol de mestre*, disminuyendo «pesos altos» en caso de tempestad. El segundo y tercer pertrecho que surgen son el *árbol de mesana* y su vela, *la mesana*, ahora sí correspondiente a la vela del tercer árbol, colocado más a popa. Vemos aquí la aparición de un tercer *árbol* en las galeras del siglo XVI, que ya había sido empleado en las galeras tardomedievales. Esta incorporación de un tercer árbol contaba con un precedente próximo: la empresa de la Tercera: «Entretanto se hizo a la vela en el Tajo el marqués de Santa Cruz con su armada, que se componía de más de sesenta navíos grandes. Entonces navegaron por primera vez en alta mar doce galeras con velas quadradas (velas cuadras, los treos), y un tercer mástil en la popa y dos galeazas, y la seguían treinta y cinco buques de carga» (53).

No cabe duda de que la decisión del marqués de Santa Cruz de cruzar con las galeras de Lisboa a las Azores, una distancia mucho mayor que cualquiera en que se hubiesen engolfado las galeras en el Mediterráneo y sin contar con ningún puerto de refugio salvo que volviesen a Lisboa, era una empresa arriesgada y al mismo tiempo espléndida, como la juzgaron sus contemporáneos, y fue la prueba de que las galeras podían engolfarse en el océano, dando lugar a una magnífica hazaña marinera, cual fue el paso de galeras a América: «Mandó el Marqués que las galeras volviesen a España, donde llegaron a salvamento con gran maravilla de los Portugueses de las Islas [Azores] y de los de España, porque nunca vieron que galeras hiziesen tal viaje, ni aun imaginado que pudiesen salir con el por la bravura del golfo de las Yeguas, que tienen por muy espantoso y peligroso. Y con mucha razón podían maravillarse tanto: pues ni en estos tiempos, ni en los pasados no se ha visto, ni oydo que galeras ayan hecho semejante navegación» (54).

Para terminar presentamos la prometida tabla:

TABLA DE LA DENOMINACIÓN DE LAS VELAS EN EL SIGLO XVI
EN FUNCIÓN DE LOS AÑOS Y ÁRBOL

Año	Artimón	Bastarda/o	Mesana	Borda	Trinquete	Treu/Treo	Boneta	Borda chica
1506	M.	M.	T.	M.	T.			
1533	M.	M.		M.	T.			
1539	M.	M.		M.	T.	M.		
1550c.		M.		M.	T.	M.		
1583		M.		M.	T.	M.	T.	
1586		M.	Ma.	M.	T.	M.		M.

Clave de árboles: M.: Maestre; Ma.: Mesana; T.: Trinquete.

(53) *Historia General de España, compuesta, enmendada y añadida por el P. Juan de Mariana de la Compañía de Jesús, escrita en latin por el P. Fr. José Manuel Miñana, del orden de la Santísima Trinidad; y traducida al castellano por D. Vicente Romero, oficial de la secretaría de Estado, y del despacho de Hacienda de Indias. Nueva Edición.* Madrid, Imprenta de los Hijos de Doña Catalina Piñuela, 1828. Tomo octavo, p. 316-317.

(54) *Cinco libros de Antonio de Herrera de la Historia de Portugal, y conquista de las Islas de los Açores, en los años de 1582 y 1583.* Madrid, Casa de Pedro Madrigal, 1591, pp. 212-213.

Galeras bastardas y extraordinarias

Ya hemos establecido que la galera ordinaria o sutil del siglo XVI albergaba 26 bancos por banda, veincuatro de ellos dedicados a la boga. Pasemos ahora a describir las galeras de mayor tamaño, las bastardas y las extraordinarias.

Por *galera bastarda* se entendía la galera de mayor tamaño que las ordinarias, normalmente indicado por el número de bancos. Estas galeras, a veces llamadas «galeras de fanal», servían para *capitanas* o *patronas*, es decir, las galeras en que embarcaba el general de la Escuadra de Galeras y el segundo cabo o *cuatralbo*, respectivamente. «Año de 1584. Memoria del estado en que quedan las Galeras que al presente estan en las Ataraçanas de esta Ciudad de Barcelona: La Galera nombrada comemoracion de todos los Santos, que ha de servir para patrona y es bastarda de 25 bancos esta acabada de todo Punto. San Pedro de 24 bancos esta acabada de todo punto, San Josephe de 24 bancos esta acabada de todo Punto y no le falta sino la Popa» (55).

Como se desprende del documento anterior, y de lo explicado en los dos apartados concernientes al sistema de boga, las galeras patronas armaban 27 bancos, bogando 25, por cada banda, pues, como ya se ha justificado, dos bancos contiguos de cada banda no se montaban, ocupando su hueco el *esquife* o *copano* y el *fogón*.

Pero para que una galera fuese catalogada de bastarda en este siglo, debía reunir otro requisito además del mayor número de bancos: el estar más *reforzada de gente*, es decir, tener más capacidad de combate. Tengamos presente que la mayor parte de los combates entre galeras se resuelven al abordaje, en el que la acción de la *gente de guerra* es decisiva. En consecuencia, las galeras mayores que las ordinarias que no son patronas ni capitanas llevan la misma *gente de cabo* (*gente de mar* y *gente de guerra*) que una galera ordinaria, y para diferenciarlas de ésta se denominan *bastardelas*, las cuales servían para sustituir a las de fanal en el caso de la pérdida del buco de las citadas: «Año de 1584. La Galera nombrada comemoracion de todos los Santos, que ha de servir para patrona y es bastarda de 25 bancos está acabada de todo Punto. San Sebastián de 25 bancos bastardela está más adelantada y se acabará en mes y medio» (56).

Por lo que respecta a las capitanas, éstas, aunque de mayor número de bancos que las patronas, también se clasificaban como bastardas: «... ha estado más de dos años asistiendo a la fabrica de galeras, como se le ordeno, en el qual tiempo se han fabricado por mandato de V.M. quince, entre ellas una Real y dos bastardas para Capitanas de España y Portugal» (57).

Las capitanas de España solían tener de 29 a 30 bancos, *bogando* dos menos como ya hemos dicho, aunque en el ejemplo que va a continuación el número total de bancos se indica con la frase «*boga* tantos bancos», y el

(55) MNM, CSB, artículo 4, 757.

(56) *Ibidem*.

(57) MNM, CSB, artículo 3, 567.

número de los que se emplean para bogar viene expresado como «limpios tantos»: «s/f [es un error del copista; la fecha es 2 de diciembre de 1586]. Memoria de las medidas que an de tener la Galera Real y la Capitana de España en esta manera: Galera Capitana de Portugal: *Boga* treinta bancos, limpios 28. (*En el margen izquierdo*) Todas estas medidas van erradas, pues son de la Capitana de Portugal, que es de 30 Bancos, y havria de ser de la de España, que ha de ser de 29» (58).

Por último, tratando de la locución *galeras extraordinarias*, ésta corresponde a las *galeras reales*. Pero hay que advertir que hablamos aquí de galeras construidas con ese propósito, esto es, para manifestar el poder de la Corona de España, y no de las galeras bastardas acondicionadas para viajes de los reyes. Así, no es galera real, en el sentido de construcción naval, la que lleva al rey don Fernando a Nápoles en 1506, pues se trata de una «*galera bastarda bogando 25 bancos*» (59), ni la que llevó a Carlos I a Italia en 1529 (60).

Que sepamos, la primera galera real construida como tal en este siglo fue la aprestada en las Atarazanas de Barcelona, cuya fábrica se ordenó el 15 de enero de 1568 (61) y que llegó a Sevilla en 1569 (62) para proceder a su ornato. La galera era de 30 bancos de boga o limpios (63), es decir, que podía montar treinta y dos, lo cual estaría en consonancia con el tamaño de la segunda Galera Real que se pretende construir en 1586, de 33 bancos, la cual, fallecido don Juan de Austria, sería para Felipe II. De ahí el aumentar un banco más a la galera, cosa que se reputaba arriesgada, por considerarse entre constructores que la fábrica de una galera no debía pasar de 32 bancos: «1568. Memoria de las medidas que an de tener la Galera Real y la Capitana de España en esta manera: Galera Real: Primo [h] a de tener la dicha galera, del palmo de la medida que va dentro desta, que tres dellos hazen una gua, sesenta y seis guas de largueza, y ay de banco a banco dos guas, que son palmos 198. Bogara treinta y tres bancos, limpios 31. (*En el margen izquierdo*) esta medida de 66 guas de largueza va errada; porque habiendo de ser la galera de 32 bancos, y de un banco a otro dos guas, los bancos solos tomarían 64 Guas, y no queda para el cuello de popa y proa, espalda y comilla (conilla o corulla) sino dos guas, y serían menester más de 16, medida de Genova» (64). Al hilo de esto, comentaremos que la *gua* o *goa* fue la medida utilizada en el Mediterráneo para construcción naval hasta bien entrado el siglo XIX. La *gua* española valía 75,58cm; la francesa, 75,474cm, y la de Génova, 74,4cm, aunque esta última medida parece posible que fuese unos pocos milímetros mayor y rondase los 75 centímetros.

(58) MNM, CSB, artículo 4, 1882.

(59) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española*, t. I. Madrid, Museo Naval, 1972-1973, 348-349.

(60) *Ibidem*, pp. 369-370.

(61) Descripción de la Galera Real del Serenísimo Sr. Don Juan de Austria Capitán General de la Mar que compuso Juan de Mal Lara vecino de Sevilla. Sociedad de Bibliófilos Andaluces. Sevilla, Francisco Álvarez y Cía., 1876, p. 182.

(62) *Ibidem*, p. 200.

(63) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.*, t. I, p. 136.

(64) MNM, CSB, artículo 4, 1882.

Adornos, distintivos, pintura y banderas

En este siglo, el renacimiento de las artes y de la cultura grecorromana se va a aplicar a la construcción naval, ornando y embelleciendo las naves, que se convierten así en embajadoras del poder de los monarcas españoles. España es la potencia hegemónica europea y, en consonancia con ello, sus buques deben ser la muestra del poder y del esplendor real fuera de las fronteras españolas. En el Mediterráneo, las escuadras de galeras son, en esta época, la expresión del poder naval de los reinos y repúblicas, que se manifiesta en el adorno y lujo de estas embarcaciones, especialmente de las capitanas y reales, cuyas popas se adornan con profusión de esculturas y dorados. No vamos a entrar en la descripción detallada de esos adornos, existiendo la prolija obra anteriormente citada (65) o la más sintética y amplia de contenido del volumen I de las *Disquisiciones náuticas* (66). Citar solamente, para demostrar la continuidad de la costumbre, bien que de forma más modesta, lo prevenido en la primera mitad del siglo XVIII: «Construcción, recomposición y adornos: Será de la obligación del asentista tener proveidas las Galeras de todo lo perteneciente a ornamentos de Popa, según las clases de ellas, como también los que le tocare de flamulas, estandartes y pavesadas y renovar las pinturas quando lo necesitaren» (67).

En cuanto a los distintivos de las galeras, el elemento principal que distinguía a las capitanas y patronas era el fanal. Para no extendernos demasiado en este aspecto, que se mantuvo hasta la extinción de las galeras a comienzos del siglo XIX, diremos que las capitanas reales *llevaban tres fanales iguales en línea sobre la pertigueta*; las galeras capitanas de las diferentes escuadras, *tres fanales en triángulo sobre la pertigueta*, el fanal central más alto y de mayor tamaño que los laterales; la patrona real, *dos fanales de igual tamaño centrados en la pertigueta*; las galeras patronas de las Escuadras, *un fanal centrado sobre la pertigueta*. Las galeras sencillas llevaban una figura o *santo centrado sobre la pertigueta*, que en este siglo podía ser de carácter religioso o profano, y que identificaban a la galera, y, en cada extremo de la pertigueta, un pequeño *fanalete*, V. figura de la lámina correspondiente y los frescos del Palacio de El Viso y Sala de Batallas de El Escorial.. Además, cada galera llevaba en el extremo del *espolón* una figura distintiva. Enojoso sería documentar todos estos puntos, pues los consideramos bien conocidos y permanentes a lo largo de varios siglos, de modo que sólo insertaremos unas breves citas documentales: «Relación que los tres maestros doradores infraescriptos hacemos de las piezas de escultura que se han dorado en la Capitana de las galeras de España: En los tres fanales de popa y alas de los delfines pequeños de escultura» (68); «En un Santiago a caballo con su peana que se

(65) Véase nota 60.

(66) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas*, vol. I. Madrid, Ministerio de Defensa, 1996. pp. 166-240.

(67) Colección Vargas Ponce, Tomo 10 B, Ms. 82 bis, doc. 72, Museo Naval de Madrid.

(68) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.*, pp. 197-203.

pone en el espolon» (69); «... era el espolón punta de proa una loba, divisa del Marqués, otros la hacen perra parida por la ver abierta la boca, con treadas tetas, haciendo la guarda de la galera» (70).

Tratando ahora de la pintura de los bucos de las galeras, ésta fue roja desde el siglo XIII: «*De Santander partieron las langostas bermejas*» (71). Desde esa fecha, la conquista de Sevilla, los *bucos* y *palamenta de las galeras* fueron siempre rojos, con una particular excepción que trataremos a continuación, hasta la desaparición de las últimas galeras en 1805.

La primera galera española de que tenemos noticia se pintase de un color diferente del rojo, concretamente el negro, fue la galera real de don Juan de Austria: «Esta fue la traça por donde se dio principio a la popa de la Galera Real hasta que el año pasado de 1569 vino la galera a este río, que traía cuerpo de un vaxel grande y hermoso con sus bacalares, postizas batallolas, batallolas, bancos, redañas (peañas), remidres (remiches), rejoles, y ballesteras, su cursea (cursía o crujía) entera, con sus quarteles hasta el tabernáculo, con el suelo bivo de la popa y la proa con sus arrumbadas y espolón, su árbol y esquife, toda negra y puesta en el río» (72); Creemos que ésta fue la primera galera que se pintó de negro, y que su majestuosa apariencia impresionó a las diferentes marinas, incluyendo a la musulmana, que estuvieron en Lepanto, las cuales pintaron de negro el buco de sus capitanas a partir de ese momento. No estamos en condiciones de afirmar rotundamente la hipótesis expuesta, pero los datos que vamos a presentar a continuación la hacen bastante probable. Así puede verse en nuestro trabajo (73) el graffiti de una galera capitana de Malta negra en fecha anterior a 1589, y la imagen de otra capitana de Malta del siglo XVIII que sigue pintándose de negro; la imagen de la capitana de Génova pintada de negro (74); el cuadro de *Salida de los moriscos por el puerto de Vinaroz*, pintado por Pere Oromig y Francisco Peralta entre 1612/1613, en el cual aparece la galera capitana de Pedro de Leiva, general de las galeras de Sicilia, pintada de negro; el texto siguiente «Relación del gasto del Sr. Duque de Osuna. 1616: De las tres galeras del dicho señor duque de Osuna no he podido averiguar enteramente lo que se haya gastado de dinero de S.M. en la fábrica de dos de ellas, sino por una cuenta de don Pedro Lanza, barón del Moyo, enviada con carta de Juan Lanza, secreto de Mesina, se dice que para la fábrica de la galera Negra, Capitana del dicho Duque» (75); y este otro «Copia de la carta original del principe Filiberto para el duque de Osuna. De Mesina á

(69) *Ibidem*, pp. 197-200.

(70) *Ibidem*, p. 191.

(71) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Marina de Castilla*. Madrid, Editmex, 1995, p. 27.

(72) MAL LARA, Juan de: *op. cit.*, p. 200.

(73) FONEVILA SILVA, Pedro: «Nuevas Aportaciones para Identificar los Graffiti Navales del Palacio de Ambel». *Cuadernos de Estudios Borjanos L II*. Borja, Centro de Estudios Borjanos de la Institución «Fernando el Católico», 2009, pp. 71-86.

(74) Archivo Nacional de Simancas, Mapas, planos y Dibujos, 16-180.

(75) Marqueses de PIDAL y DE MIRAFLORES y D. Miguel SALVÁ. *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España. Tomo XLVII*. Madrid, Imprenta Viuda de Calero, 1865, pp. 490-491.

21 de setiembre de 1619: La galera nueva que se halla aquí y sirve de Patrona Real ha salido buena, pero es grande para Patrona. Dícenme que V.E. ha hecho fabricar ahí una de vintesiete bancos, que seria a proposito para Patrona Real, y en su lugar podria quedar esta para Capitana de Nápoles, pues la que hoy sirve es vieja, y la galera Negra tambien» (76); y la siguiente transcripción del año 1585 «Dice che quando se partino de Tripolli con la galera di Ramadan Bassa, tutta negra, partino en compagnia di Hidir Bey» (77).

Continuando con el tema expuesto, consideramos que la conclusión de Fernández Duro acerca de la galera real —«Estaba pintada exteriormente de blanco, rojo y oro, y bogaba sesenta remos» (78)— está equivocada por las siguientes razones: Primero. La cita no está entrecorrida, es decir, no es literal, sino una conclusión del autor, que bebe en varias fuentes. La parte que habla de los colores la transcribe el autor íntegramente en otra obra suya de que ahora trataremos; la correspondiente a los remos quizá proviene de Pantero Pantera. Segundo. La frase textual que corresponde a la primera parte de la expresión citada es «La galera Real hermosísima por todo extremo, toda de colores encarnado y blanco y el estandarte de la Santa Liga iba en el lugar del estanterol con un crucifijo muy grande y al pie dél las armas de Su Santidad, à la mano derecha las de Su Mag. y à la siniestra las de la Señoría, y todos los escudos ligados con una cadena, y en cada bandin, al lugar donde se suele llevar el estandarte ordinariamente, llevaba un estandarte con la imagen de nuestra Señora y abajo della las armas de Su Mag. A la mano derecha de Su Alteza iba la Capitana del Papa y en ella Marco Antonio Colonna, con el estandarte de Su Santidad, y a la izquierda el general Veniero en la Capitana de Venecia, con el estandarte de la Señoría, y ultra de estos estandartes iban todas llenas, así estas como las demas, de muchas y muy buenas banderas y gallardetes» (79). Este párrafo, que don Cesáreo tomó de Jerónimo de Torres (80), se refiere exclusivamente a estandartes, banderas y gallardetes; «toda de colores encarnado y blanco» significa los *pinelos* que lucía la galera real en las batayolas de la cámara de boga, con los colores de don Juan, el blanco y el rojo de Austria. Tercero. D. Cesáreo no percibió, en la detalladísima obra de Mal Lara dedicada a la ornamentación de la galera real, la información acerca del color del buco de la galera (véase nota 68), pues en caso contrario lo hubiese destacado.

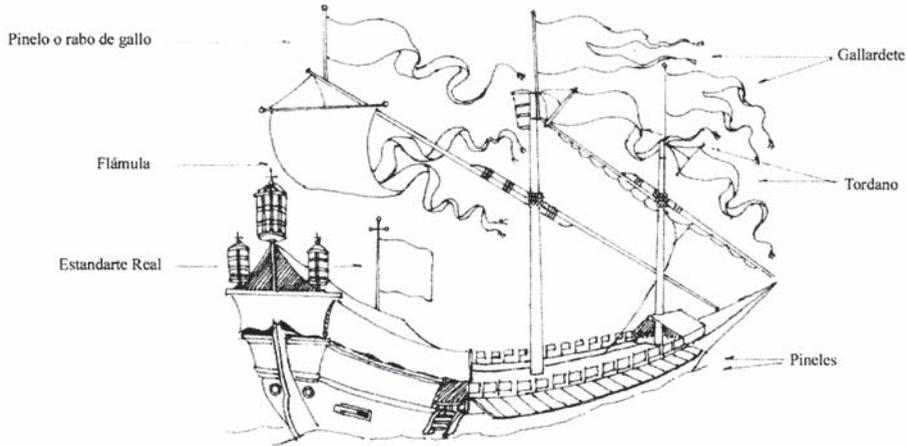
(76) *Ibidem*, pp. 263-264.

(77) Archivo Estado de Venecia, ASV. Corresp. Ambac. Constantinopoli, filza 20, ff. 514-515. «Relatione dio Gio Calefatto Catallano sopra il suceso della galera di Mehemet Bei che fu figliolo di Ramadan Bassa». Va acompañada de una carta del bailío veneciano en Estambul al *dux* Daponte, fechada el 29 de enero de 1585.

(78) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española*. Madrid, Museo Naval, 1972-1973. t. II, p. 136.

(79) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Tradiciones infundadas*. Madrid, Sucesores de Rivadeneira, 1888, p. 554.

(80) TORRES y AGUILERA, Jerónimo: *Chronica y Recopilacion de varios sucesos*. Zaragoza, 1573.



Tomado del grabado de la galera del Adelantado Mayor de Castilla, finales del S.XVI (Biblioteca del Palacio Real). El Estandarte Real está mal colocado. Debería estar a la banda diestra del estanterol. Falta la flámula en la pena de la entena del trinquete. Se ha representado la puja o escota de la vela del trinquete que va enjuncada.

Para terminar este trabajo, mencionaremos los diferentes tipos de banderas que enarbolaban las galeras en el siglo XVI, de cuya descripción, por larga, haremos gracia al lector, quien en el grabado de «La galera del Adelantado de Castilla», de la Biblioteca del Palacio Real, puede contemplar una completa muestra de ellas (véase la figura de la lámina correspondiente): «Por el modelo que remitió el Papa se harían esos gallardetes mencionados por el P. Serviá, que llevaban siempre las galeras Reales, componiendo el juego de cada palo las piezas llamadas flámula, tordano, gallardete, rabo de gallo y pinel, todas ellas aderezadas de cordones de seda y borlas de oro» (81).

(81) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Tradiciones infundadas*, p. 552.