

LA NECESIDAD Y EL EMPLEO DE GALERAS EN EL MAR CARIBE EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVI (1)

Juan José SÁNCHEZ BAENA
Doctor en Historia

Introducción

El objetivo de este trabajo es analizar la utilización de galeras en América durante la segunda mitad del siglo XVI. Aunque sobre el mundo de las galeras en España en esta época sí hay alguna bibliografía (2), es muy reducido, por no decir inexistente, el número de trabajos específicos que se han realizado sobre la cuestión que aquí tratamos. Excepcionalmente hemos localizado algunas referencias de gran interés en unas pocas obras de historia naval (3). Posiblemente el papel «secundario» asignado a este tipo de embarcaciones por la mayor parte de la historiografía sea debido a la menor utilización de estos buques a partir del siglo XVII, junto con el papel protagonista de las embarcaciones mancas, y sean estos motivos más que suficientes para que hayan pasado casi inadvertidas en la historia de América. A priori debemos diferenciar entre las galeras que se realizan en Europa y van a Indias, y las que se construyen allí. En este trabajo, nos vamos a ocupar de las primeras.

Como es sabido, el descubrimiento y colonización de América hizo aumentar extraordinariamente el poder territorial y económico del imperio

(1) Este trabajo es parte de uno más amplio que está en vías de realización, dentro del Proyecto I+D+i del Ministerio de Ciencia e Innovación, con referencia HUM-2007-61093/HIST.

(2) BAUER LANDAUER, Ignacio: *Don Francisco de Benavides. Cuatralvo de las Galeras de España*. Madrid: Imprenta de Jesús López, 1921; CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Años cruciales en la Historia del Mediterráneo (1570-1574)*. Barcelona, Ariel, 1972; FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, t.I y II. Madrid, Ministerio de Defensa, 1996. MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José María: «La Marina rémica de los Austrias», en *El buque en la Armada Española*. Madrid, Sílex, 1999. (2.ª ed.), pp. 87-114; y OLESA MUÑIDO, Francisco-Felipe: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, 2 t. Madrid, Editorial Naval, 1968; IDEM: *La galera en la navegación y el combate*, 2t. Barcelona, Ariel, 1972.

(3) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, t. II. Madrid, Museo Naval, 1973. OLESA MUÑIDO, Francisco-Felipe: *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. 515-516; PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio, y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987, pp. 85-86.

español. Pero también aumentaría, andando el tiempo, el número de enemigos de la Corona, en un afán de intentar arrebatar algún «pedazo de tierra» o parte de los importantes beneficios económicos que reportaba el Nuevo Mundo. Desde los conflictos bélicos declarados contra otros reinos, como Francia o Inglaterra, que veían con inquietud la hegemonía que adquiriría España, hasta los piratas, corsarios, luteranos, turcos o «moros», que cada vez y en mayor número codiciaban las riquezas que venían de América (4).

Precisamente este aumento de la piratería, el corsarismo y el contrabando hizo que se pensara para la defensa de aquellas costas en la oportunidad de utilizar un tipo de embarcación que tan buenos resultados había dado en el Mediterráneo: la galera. La cuestión era que la armada de galeones establecida años antes no estaba dando los resultados que de ella se esperaban, ya que era poco operativa a la hora de perseguir a los corsarios a causa de las grandes áreas y distancias que debía cubrir. De todo ello resultaba que la mayoría de las veces fuera imposible apresarlos, dado que las embarcaciones que éstos usaban, sobre todo para atacar a las naves aisladas que eran pequeñas y a remo y vela, terminaban escapándose cuando no había viento, o metiéndose en canalizos y pasos inaccesibles a los galeones. Además, era muy costosa de mantener y restaba embarcaciones a las flotas para el comercio.

Aunque la primera travesía documentada que realizan unas galeras a *Indias* es en el año 1578, la vinculación de una manera indirecta de estas embarcaciones de remos con América había comenzado hacia la mitad del siglo XVI. A partir de los años sesenta se había generalizado que enemigos de la Corona esperasen a las flotas que venían cargadas de plata y otras mercancías entre las islas Azores y el cabo de San Vicente. De esta manera, la galera se va a convertir en un importante buque de apoyo defensivo para la salida y llegada de las flotas a un lado y otro del Atlántico. Por ejemplo, en 1563 se informaba de que: «Salió la flota con 28 navíos a 29 de marzo y arribo a Cádiz. Armáronse ocho galeras á costa de averia, que se dieron á D. Álvaro de Bazán para que guardase las costas. Por haber nuevas de corsarios luteranos, moros y turcos, se mandó salir á los Cabos a D. Alonso de Bazán con tres galeras y cinco fustas á aguardar las flotas». O en la partida con rumbo al Nuevo Mundo: «Real Cédula dirigida a Alonso de Leyva, capitán general de las Galeras de Sicilia, para que acudiera a ayudar en la partida desde San Lucar a las naos de la flota de Nueva España» (5). El aumento de corsarios y piratas en el ámbito caribeño impuso la utilización de estas embarcaciones de remos como parte fundamental de la defensa de esas costas. Ello hará posible también un nuevo hito en la historia de la navegación española: la primera travesía atlántica de una galera.

(4) ALSEDO Y HERRERA, D. de: *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVIII*. Madrid, Tipografía de Hernández, 1883.

(5) Museo Naval de Madrid (en adelante MNM), colección Sanz de Barutell (en adelante SB), Ms. 377, núm. 426, f. 299r. Convento de Tomar, 20 de mayo de 1581.

Dada la falta de estudios al respecto, hemos considerado oportuno incluir las transcripciones de algunos textos originales, no sólo por su importancia y relevancia histórica, sino porque creemos que complementan y dan una mayor y más exacta visión de los aspectos que aquí estudiamos.

El aumento de corsarios en el mar Caribe

A mediados del siglo XVI eran ya muchos en Europa los que habían tenido noticias de las grandes riquezas que llegaban desde el Nuevo Mundo hasta Sevilla. Por ello comenzaron a prepararse expediciones cuya finalidad era la incursión en los territorios hispanoamericanos y la adquisición de un buen botín. De esta manera empezó a ser frecuente la presencia de corsarios, así como el traslado de los conflictos europeos al área del Caribe. Por ejemplo, Francia, que desde 1552 estaba en guerra con España, organizó una importante expedición compuesta de 10 galeones al mando de Le Clerc y Jacques Sores hacia América. Al entrar en las Antillas, las fuerzas se dividieron en dos. Sores estuvo reconociendo la costa cubana con cuatro embarcaciones, y el primero de julio de 1554 atacó Santiago de Cuba, saqueando la ciudad y exigiendo un rescate 80.000 pesos (6).

Pero las «hazañas» de Sores no acabaron en la isla, y un año después le tocaba el turno a La Habana. La forma más común de atacar a estas poblaciones costeras era, principalmente, localizando una zona de playa cercana y poco defendida, para desembarcar y presentarse por sorpresa. Reproducimos, por ser bastante ilustrativa de este tipo de acciones, parte de la carta que el cabildo habanero envió al rey donde se relatan los acontecimientos del ataque de Sores a la ciudad, siendo su gobernador Pérez de Angulo:

En 10 días de julio (1555), miércoles, antes que saliera el sol, la vela del Morro alzó bandera e hizo señal de que aparecía navío y la fortaleza disparó un tiro, al cual el gobernador cabalgó y salió a la playa (...) acudió allí el capitán que estaba nombrado para la gente de a pie, y con él dos o tres hombres, y de a caballo vinieron cuatro, y pareció por delante del Morro una carabela no muy grande, sin que en ella apareciese gente, y pasó de largo hacia el Pueblo Viejo. El gobernador mandó a dos de a caballo a recorrer la costa y vieses qué era y qué derrota llevaban. Los de a caballo muy en breve dieron vuelta y dijeron que la carabela se había llegado a la caleta de Juan Guillén, que está a media legua del pueblo, y habían hechado dos bateladas de gente en tierra, y venían en escuadrón armados de coseletes y celadas, y los más de ellos arcabuceros, que serían doscientos

(6) GUERRA SÁNCHEZ, R., *et al.*: *Historia de la Nación Cubana*, t. I. Ed. Historia de la Nación Cubana, La Habana, 1952.

hombres, y traían el camino del monte y unas estancias, desechando el de la playa que iba a dar a la fortaleza (7).

Durante casi un mes fue el dueño de la ciudad, y en el informe del cabildo se resumen algunas de las actuaciones destructivas de la ocupación, así como una singular descripción de Sores y la gente que le acompañaba: «Este capitán se llamaba Jacques de Sores; era, según dicen, picardo o normando, grandísimo hereje luterano él, y todos los que con él venían, lo cual se parecía en las palabras que decían y obras que hacían. Porque además de quemar los templos, se hallaron las imágenes acuchilladas (...) y robó la custodia y cálices, y de los ornamentos de la iglesia hicieron los soldados ropas y vestidos» (8). Antes de abandonar la villa la incendió, arrasó las haciendas cercanas, degolló a un grupo de prisioneros y ahorcó a varios negros esclavos. En 1558 otro ataque francés destruía nuevamente la menguada población de Santiago de Cuba. Estos acontecimientos dejaron huella en la isla y marcaron la política de la Corona, impulsando las fortificaciones y dotando con más medios y de mejor organización el comercio. De esta manera, en julio de 1561 se reorganizó el tráfico con Indias, y a partir de entonces se decidió que saliesen dos flotas cada año, una en enero y otra en agosto, prohibiendo que ninguna embarcación fuese o volviese fuera de ellas; además, en cada una iría «un General y Almirante con 30 soldados». Al llegar a la altura de Dominica, la flota se dividiría en dos, una para Tierra Firme y la otra para Nueva España. La designación de La Habana como el principal puerto de escala al implantarse este sistema de comercio con América provocó que Cuba, y concretamente la región occidental, pasara a ejercer un papel predominante y comenzara a consolidarse como uno de los enclaves más importantes.

El resto de las islas y territorios continentales caribeños seguían una suerte parecida o incluso peor, como así se desprende del informe, bastante descriptivo, que realiza en 1560 un vecino de Santo Domingo. En él se procede a un pormenorizado recorrido por estos territorios, explicando los graves peligros de las distintas zonas y sus consecuencias. Veamos un extracto del mismo:

El primer poblado de las Indias en pasando por la Costa de Tierra-firme es la Ysla de la Margarita; la qual está cinco leguas de la costa de Tierrafirme y por la mucha continuación que los corsarios Yngleses y Franceses Luteranos tienen por aquella Costa y Mares de doze años á esta parte sin querer contar los daños de otras que han sido artos, la han robado y quemado tantas vezes hasta que los Moradores della des poblaron al Pueblo y dejaron sus casas y haziendas yse

(7) *Apuntes para la historia de la Isla de Cuba. Incendios, robos y atrocidades que hicieron en la villa de La Habana unos corsarios franceses en 1555.* Biblioteca Nacional José Martí, Colección Cubana. *Memorias de la Sociedad Patriótica de La Habana*, 1838, (18), pp. 86-107.

(8) *Ibidem.*

fueron á vivir dos leguas á la tierra adentro, y aun allá no los han dexado por que allá los han ydo á buscar y les han puesto fuego á la Yglesia y algunas casas (...) En toda la costa desde Cartagena al Nombre de Dios no hay casa, que esté segura, por que ni hay Navío ni Barco que solo ose nabegar, y así han hecho grandes robos, que acaezió un solo Navío de corsarios tomar en sola una Fragata más de ochenta mil Pesos, y la mayor parte dellos eran de un Fulano Zarate, que venida desde el Nombre de Dios á embarcarse á Cartagena en la Flota, y este corsario despertó en Francia y en Ynglaterra á los demás corsarios que hasta agora han persiguido (*sic*) aquella costa y sobido el Río de Chagre arriba y robado la moneda de S.M. en el camino de Panamar, y pasado á la Mar del Sur (...) Pues en las Yslas de Puerto-rico y Santo Domingo y Santiago de Cuba es público y notorio, que sino es el Pueblo de Puerto-rico y Ciudad de Santo Domingo, todos los demás Pueblos, que en estas Yslas ha havido, y hay, los unos se despoblaron y los otros se pasaron a la tierra adentro, por haver sido tantas vezes quemados y robados de Franceses (9).

Estas acciones corsarias fueron una constante a lo largo de la segunda mitad del siglo XVI. Era habitual que estas poblaciones costeras vivieran con gran desasosiego y en continua alerta; por ello, los vecinos solían hallarse preparados para su defensa de conformidad con los cabildos, que marcaban ciertas directrices ante la posibilidad de un ataque. Veamos a continuación cómo se organizaba La Habana en 1566 ante estos peligros:

Fue acordado en el dicho cabildo que por quanto se tiene nueva que andan sobre la costa deste puerto navíos de corsarios los cuales son muy ordinarios sobre esta Ysla y Puerto y en esta villa hay de ordinario algunos forasteros que no tienen armas ni hacienda de que sustentar é conviene que estén é residan en esta villa é se le provea de armas con que salgan a los rebatos siempre que sea necesario (...) así mismo conviene y es necesario que todas las personas que salen a los rebatos estén y salgan proveídos de las armas y municiones necesarias para el efecto que es menester por tanto que todas las personas arcabuceros saquen en los dichos rebatos y salgan proveídos de pelotas y pólvoras y lo demás que fuese necesario so pena que la persona que saliese desproveída de lo necesario pag[u]e de pena por cada vez dos ducados los cuales se aplican para que de ellos se compre pólvora la cual se reparta entre los dichos soldados y que de las dichas penas haya libro y cuenta é que se pregone lo suso dicho por que venga á noticia de todos (10).

(9) MNM, colección Fernández de Navarrete (en adelante CFN), libro XXI, doc. 59, f. 329, pp. 657-661.

(10) Museo de la Ciudad de La Habana. Archivo. *Actas capitulares del Ayuntamiento de La Habana*. Cabildo de 5 de septiembre de 1566.

Los preparativos eran fundamentales para la supervivencia de estas poblaciones, ya que la dejadez de algunos podía poner en peligro a todos los avecindados y, por consiguiente, el control de la plaza; por ello se tomaban medidas de castigo sobre aquellos que no cumplieren con el mantenimiento de las armas y la organización de la defensa llegado el caso. Además, las situaciones de posible peligro eran habituales, e incluso iban en aumento. En 1570 se informaba a la población habanera de que «se tiene por nueva cierta que cerca deste andan unos navíos de corsarios franceses é ingleses é conviene que esta villa esté en guarda é defensa para resistir á los dichos corsarios si á él quisieran venir» (11). Menos de un año después: «Tratóse en este cabildo que se tiene por nueva cierta é carta de aviso del Gobernador general desta isla é teniente general de que andan catorce navíos de corsarios ingleses é que robaron en la isla Española» (12).

Con esta continua amenaza de embarcaciones enemigas y corsarias parecía evidente que no bastaba con proteger las poblaciones costeras desde tierra, y mucho menos las grandes extensiones litorales que componían los territorios hispanoamericanos. Ello hizo imprescindible el apoyo desde el mar, con la existencia de embarcaciones que avisaran, rechazaran o apresaran cualquier buque enemigo que intentara atacar la costa o a otros buques de la Corona. En este sentido, se crearon algunas armadas de galeones que pretendían acabar con los cada vez más abundantes corsarios, pero tampoco fueron capaces de resolver la cuestión, sobre todo por la gran cantidad de canales que había entre las distintas islas, siendo peligroso para estas embarcaciones adentrarse por el riesgo de encallar fácilmente; además, los continuos vientos «por proa», que duraban casi todo el año, hacían también imposibles las maniobras convenientes para capturar a las embarcaciones corsarias.

Todo ello hizo que se planteara la utilización de galeras como la solución más idónea para la defensa y protección de las costas americanas. El primer antecedente que hemos encontrado sobre la conveniencia de utilizarlas en esos territorios aparece en un memorial del año de 1560, que presentó Antonio Barbudo, vecino de la ciudad de Santo Domingo, a la corte, sobre «la guarda de las costas y Navegación de Indias por medio de Navíos de Remos» (13). Sus argumentos parecían realmente muy convincentes: «Entre estas Yslas, que tengo dicho, hay muchas canales por donde los Nabíos de altobordo no pueden pasar sin grande riesgo, yendo en seguimiento de los cosarios por causa de haver vaxíos, y lo otro, por que con las brisas, que son vientos que duran casi todo el año, son por Proa, para haberlos de pasar, los quales efectos y enconbinientes son para las Galeras muy fáciles, por traer como trahen el viento en el perno que es el remo, y así es terrible nombre para los Cosarios

(11) *Ibidem*, cabildo de 28 de julio de 1570.

(12) *Ibidem*, cabildo de 12 de mayo de 1571.

(13) Marino de sobrada experiencia que, según él mismo relata, llevaba más de treinta años por las costas de «Tierra Firme, y Honduras, y la Ysla Española así con Navíos míos como con Navíos ajenos; y tengo esperiencia de las nabegaciones, así de los de allá, como de lo de acá». MNM, CFN, libro XXI, doc. 59, f. 329.

oír nombrar Galera por la mucha seguridad y ventaja que les tiene en el hazer de la guerra, por que si no quieren venir á las manos, facilmente los echan á fondo» (14). A partir de entonces se abrirá un debate sobre la conveniencia de usar embarcaciones de vela o de remo. Éste será un planteamiento que se seguirá analizando y discutiendo en la corte y en la Casa de Contratación durante muchos años.

Planteamientos y primeras galeras en Indias

La difícil situación de la zona antillana iba en aumento y necesitaba soluciones urgentes. Nada más comenzar la década de los setenta, se retomaron los proyectos que proponían utilizar galeras para la guarda y seguridad de las costas y puertos de Indias, como el memorial presentado en 1570 por Tomás Maldonado (15). Incluso se llegaron a proponer nuevas construcciones con adaptaciones más o menos novedosas, como el que describe Rodrigo de Vargas en 1575 «sobre los Galeones agalerados de la nueva invencion que fabricó el Adelantado Pero Menendez para la Guardia de las Indias, sus dimensiones de quilla, manga y las faltas que tubieron para el intento que se hizieron; proponiendo otra nueva manera para la construccion de las que se hubiesen de hazer, en lo subcesivo para andar en corso y guardia delas Indias y otros efectos que se ofreciesen» (16).

Pero realmente lo que se abrió durante la década de los setenta fue, como ya hemos dicho, un amplio y largo debate sobre la conveniencia de utilizar galeones o galeras para la protección de las costas americanas. Un nuevo informe de 14 de agosto de 1575 dejaba claro que las medidas adoptadas para defender esas costas a través de las armadas de galeones, mandadas primero por el adelantado Avilés y posteriormente por Diego Flores de Valdés, no habían solucionado los muchos daños que producían al comercio los cada vez más abundantes corsarios. Por ello, se proponía crear una fuerza naval compuesta de seis galeras y tres fragatas, distribuidas de la siguiente manera: «... dos para guardar las islas de Canarias, las dos en la costa de Tierrafirme, desde puerto de Caballos hasta Santa Marta y la Margarita y hasta la Dominica, y las otras dos corran las islas de S. Juan de Puerto Rico, Sto. Domingo, Jamaica y Cuba, costeándolas por la banda del Norte y la del Sur, y que atraviesen del C. de San Antón al de Catoche, corriendo la costa hasta S. Juan de Ulúa y atraviesen desde la isla de Pinos, en la isla de Cuba, al cabo de Camarón en la costa de Nueva España, y vayan la costa en la mano hasta puerto de Caballos y corran la costa de la Florida desde el C. de los Mártires al de Santa Elena» (17).

Dos años después, el presidente y los oidores de la Audiencia de Santo Domingo emitían un nuevo parecer «sobre la cuestión de si conviene haber

(14) *Ibidem*.

(15) MNM, CFN, libro XXVII, doc. 48, f. 394.

(16) MNM, CFN, libro XXII, doc. 38, f. 129.

(17) *Ibidem*, f. 74.

Galeras para la mejor guarda y seguridad de los Puertos y costas de la misma Isla, y dela Mar del Norte, ó si serían más á proposito los Galeones, y otros puntos respectivos, á la fábrica de las dichas Galeras, y su conservacion» (18). Aunque la mayoría de las consultas realizadas a un lado y otro del Atlántico eran favorables a la implantación de las embarcaciones de remos, esta eventualidad también tenía sus detractores, como se expone en 1577 en un informe del gobernador de Cartagena de Indias, cuya opinión era la de utilizar galeones y no galeras (19).

Una vez decidido utilizarlas, el nuevo planteamiento venía determinado por la conveniencia o no de construirlas en aquellos territorios. En este aspecto, las dos cuestiones a resolver más importantes eran, por una parte, el tener la madera más adecuada, y por otra, cosa más fundamental, contar con alguien que tuviera los conocimientos precisos para diseñarlas y realizarlas. Así, por ejemplo, Pero Fernández del Busto, gobernador de Cartagena de Indias, contestaba en los siguientes términos sobre las posibilidades de construirlas en aquellos parajes: «Respondo a ello, que en la villa de Tolu, pueblo de esta gobernación hay maderas muy á propósito para ellas, que es cedro, y los navíos que de esta madera se hacen, aunque zozobren no se van á fondo, sino que quedan entre dos aguas por ser madera ligera. Hay un maestro en aquel pueblo que las sabe hacer, y las ha hecho en Levante, y que enviando V.M. otro que le ayudase las haría breves» (20). Durante el siglo XVI no tenemos constancia de que en el área del mar Caribe, ni en la peninsular ni en la insular, se construyera ninguna galera, siendo todas las que navegaron por sus costas enviadas desde España (21). Así pues, dos serían las cuestiones fundamentales a dilucidar. Por un lado, si se establecían galeras para la defensa de las costas americanas, y por otro, si así fuese, habría que decidir entre llevarlas desde la Península o construirlas allí.

Un año después, según se recoge en la obra *Norte de Contratación de las Indias Occidentales*, publicada en 1762, las primeras galeras «que se despacharon fueron el año de 1578 en virtud de cédula de 3 de febrero, por la cual se mandó que fuesen dos Galeras, y una saetía á Cartagena» (22). A las pocas semanas ya estaban seleccionadas las dos que debían realizar el viaje: las nombradas *Santiago* y *Ocasión*, que al mando de Pedro Vique serán las primeras galeras que realicen la travesía atlántica (23).

El primer paso fue emitir un informe sobre la situación en la que se encontraban dichas embarcaciones, así como algunas apreciaciones que se debían

(18) MNM, CFN, libro XXII, doc. 49, f. 171.

(19) MNM, CFN, libro XXVII, doc. 49, f. 398.

(20) CAPRA, R.P.: *Estudios críticos acerca de la dominación española de América*. Tomo III: *Industria naval*. Madrid, Librería Católica de Gregorio del Amo, 1894, pp. 55-56.

(21) Puntualicemos que sí se construyen galeras en América, pero en la costa del Pacífico, formando parte de la Armada del Mar del Sur.

(22) VEITIA LINAGE, Joseph de: *Norte de Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, Juan Francisco de Palas, 1762, libro 2, cap. 5, núm. 32.

(23) OLESA MUÑIDO, Francisco-Felipe: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, t. I. Madrid, Editorial Naval, 1968, pág. 515.

tener en cuenta por la naturaleza de la empresa. En lo relativo al personal que componía estas galeras, se enfatizaba que había un determinado número de oficiales y marineros «viejos» y que estaban casados, entre los que se encontraban algunos genoveses y griegos. Estas circunstancias determinaban que no estuvieran, precisamente, por la labor de realizar tan larga travesía. La solución que se proponía era cambiar a estos oficiales y marineros por otros que componían las galeras que estaban en los puertos de Gibraltar y Cartagena, siendo fundamental para convencerlos el ofrecerles un aumento en el sueldo ordinario. Otro problema era que dichas embarcaciones debían pasar a Indias en el más absoluto de los secretos, con lo que todo se complicaba aún más: «... aunque hubo algunos que lo entendieron y se ofrecieron á ir en lugar de otros que decian no querer hacer el dicho viage. Puedese escribir al dicho Martin Gonzalez o á Pedro Vique que, avisen, que oficiales y marineros no quieren hacer el dicho viage, y á Dn. Francisco de Vargas que le enbie otros tantos delas Galeras que tiene en Gibraltar, que ofreciendoles la dicha ventaja de sueldo habra algunos que vayan» (24). Desde el principio, estaba claro que iba a ser difícil conseguir y completar tripulaciones con garantías, ya que la mayoría preferían navegar por España e Italia antes que hacia América.

A lo novedoso y complicado de la travesía debemos añadir la falta total de repuestos y de personal para estas embarcaciones en los puertos americanos. Por ello se aconsejaba llevar algunos oficiales, «cómities, y remolares, y voteros de respeto». Pero en lo que más se va a incidir es en que «es muy necesario conservar la gente y marineros de las Galeras, y tratarla bien, sin pensar que faltando la que es platica en ellas, se podrán servir dela de las Naves y Galeones, porque es tan diferente la una Navegación de la otra, como ir por la posta, ó en un carro, porque los servicios de Nave se hacen muy despacio, y los de Galera con mucha prontitud y vigilancia por el riesgo que corren delo contrario» (25). En estas fechas, la derrota a América estaba perfectamente establecida. Según Juan de Escalante de Mendoza, en su obra de 1575 *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, la derrota partía del bajo de Salmedina, a la salida de la barra de Sanlúcar de Barrameda, y se dirigía a la Punta de Naga (hoy Anaga), en la isla de Tenerife. Había dos derrotas, según fuese verano o invierno. En esta última estación se navegaba en demanda del cabo Cantín, en la costa africana, y una vez reconocido éste se hacía rumbo a la Punta de Naga. En verano, principalmente por el riesgo de las galeotas moras corsarias, se hacía rumbo directo a Punta Naga. Se tardaba de siete a diez días según el tiempo y lo veloces que fuesen los buques (26).

Una vez hechas aguada y provisión de leña, por lo usual en La Gomera, se seguía una derrota manteniendo un rumbo de aguja hasta llegar a un paralelo

(24) MNM, CFN, libro XXII, doc. 55, f. 93. Andrés de Alva. Madrid, 9 de abril de 1578.

(25) *Ibidem*.

(26) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan de: *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*. Madrid, Museo Naval, 1985, pp. 71-72.

determinado, en el cual se cambiaba de rumbo hasta otro paralelo, y así hasta llegar a la isla Deseada o alguna otra próxima. Se trataba de una derrota sencilla y bien pensada, siguiendo la dirección de los vientos, de manera que siempre se navegase de empopada. Los pilotos determinaban el paralelo (latitud) en que se encontraban midiendo la meridiana con el astrolabio náutico o el cuadrante, y la altura de la Polar, con la balestilla. Con buen tiempo, el error promedio de estos instrumentos era de alrededor de un grado. Como se conocía la existencia de la declinación de la aguja, se corregía el último rumbo para compensar el desvío. En este viaje, hasta llegar a la Deseada, se tardaban entre veintisiete y treinta días (27).

Según se desprende de la documentación consultada, dos años después del primer viaje realizado por galeras, en 1580, se seguían analizando todos aquellos aspectos que incidían sobre la cuestión de enviar galeras a Indias. De entrada, se había llegado a la conclusión de que se debían «llevar las Galeras más nuevas, porque serán más fuertes para poder pasar, y porque podrán durar más tiempo, pues allá no se deben de poder hacer, y aun me parece que en poco tiempo se podrían hacer en las Atarazanas de Barcelona de manera junto que fuesen más útiles y pudiesen sufrir más mar que las que ahora hay» (28). Esta decisión venía determinada por los problemas que al poco de llegar a América tuvieron las dos primeras que se enviaron, *Santiago* y *Ocasión*: «Las que allí están sirviendo no han durado tanto con la fuerza que convenia, han sido por ser quando destos Reynos se llevaron Galeras viejas y flacas» (29).

En América, el planteamiento táctico de las galeras va a cambiar en algunos aspectos importantes. Por ejemplo, deberán enfrentarse fundamentalmente con «navíos de alto bordo», y no con otras galeras, como era tradicional en Europa. Además, deberán adaptarse a los factores climatológicos de la zona, lo que llevará a proponer adaptaciones o modificaciones en su construcción, «pues aunque no sean tan ligeras hace poco al caso, no habiendo allá otras Galeras de enemigos, y para combatir con Navíos de alto bordo, y sufrir tormenta serían mejores más altas de puntal y más suspendidas de popa y proa que las que ahora navegan son tan rasas, que poca mar que haya pasa de una vanda (*sic*) a otra; y también se podrían hacer de menos vancos (*sic*) porque serían mas recias y más fuertes» (30). En la época que nos ocupa, estas embarcaciones solían tener 24 ó 25 bancos bogando por banda.

En cuanto al elemento humano imprescindible para el funcionamiento de una galera, la gente de remo o *chusma*, debía ir bien completa, hasta un total de 180 hombres por barco, siendo elegidos los que tenían las condenas más largas. Ahora bien, esta gente de remo no debía ir en las mismas galeras, ya que no era posible llevar en ellas el agua necesaria para todos. Por ello, se recomendaba que en cada galera fueran 50 remeros y otros 50 entre oficiales, marineros y soldados. El resto de la *chusma* se debía distribuir entre las distin-

(27) *Ibidem*, p. 87.

(28) MNM, CFN, libro XXVII, doc. 54, f. 439, 30 de abril de 1580.

(29) MNM, CFN, libro XXII, doc. 55, f. 93. Andrés de Alva. Madrid, 9 de abril de 1578.

(30) *Ibidem*.

tas embarcaciones de vela de la armada a que acompañaban. Aun con menos gente podía tener una correcta capacidad operativa «porque la que en cada Galera queda es bastante para poder hacer vela, y para poder bogar ocho remos por banda si fuese menester; y las galeras podrán ir muy bien en coserva de las Naves pues antes podrán aprovechar con las ocasiones que podrían suceder por ser más veleras que las naves» (31).

También se va a plantear como algo fundamental que, de todos los pertrechos, se debería llevar el doble de lo necesario, además de cargar en los galeones que fueran con las flotas repuestos suficientes en árboles y entenas, así como barriles y remos para almacenarlos, ya que «se rompían muchos a diario», siendo estos últimos un elemento básico de la galera. En definitiva, el traslado y establecimiento de estas naves en América debía ir acompañado de la creación y organización de una infraestructura en tierra para el correcto mantenimiento de estas embarcaciones.

En octubre de 1580, después de recabar tantos informes y pareceres de personas concedoras y de confianza, el presidente de la Casa de Contratación vuelve a reunir una junta de expertos (32), para preguntar ahora la posibilidad de construir las galeras en tierras americanas, «donde se harán mejor y a menos costa las Galeras que fuesen necesarias para la guarda de la costa de Tierrafirme, y si llegarán quebrantadas á ella pasando tanto golfo como hay destos reynos á aquellas Provincia, y el peligro que hay en enviarlas por ser tan baxas que en las tormentas con facilidad las puede vencer y sojuzgar el agua: y habiéndose de hacer allá, qué Oficiales y de qué oficios seran necesarios, y que tomado su parecer le enviemos con el nuestro al Consejo Real de las Indias» (33).

El parecer de la junta fue muy claro: «... de ninguna manera convenía al servicio de V.M. que estas Galeras se fabricasen en las Indias, por que serían de tanta costa, que con lo qué en la una se gastaría se podrían en estos Reynos hacer dos, y aun tres, por ser tan costosos los jornales y todas las otras cosas de fierro, brea, y estopa, y las demás que para esto son necesarias en aquellas partes, demás que la madera de aquellas tierras no es la que conviene para este efecto por comerse mucho de broma en muy breve tiempo, como se ven en todos los navíos que allí se fabrican, que en pocos días se gastan y pierden dela dicha broma y tambien afirmar que tardarían mucho tiempo, más del que convenía en fabricarse» (34). Además, también recomendaban, como en informes anteriores, que debían ser de nueva construcción y realizar el viaje en el mes de mayo, desarmadas y sin ninguna carga, ya que todo ello sería transportado en el resto de las embarcaciones de vela.

(31) *Ibidem*.

(32) La junta, reunida en Sevilla, la formaban 10 personas: Diego Flores de Valdés, los almirantes Francisco de Novoa y Antonio Navarro de Prado, el veedor Francisco de Leiva y Martín Pérez de Olazaval, los oficiales de la Armada de la Guarda de Indias Diego de la Rivera, Estevan de las Alas, y los capitanes Diego de Sotomayor, Cristóbal Monte y Diego Márquez. MNM. CFN. Libro XXVII, doc. 55, f. 441. 11 de octubre de 1580.

(33) MNM, CFN, libro XXVII, doc. 55, f. 441, 11 de octubre de 1580.

(34) *Ibidem*.

El envío regular de galeras a América

Llegados a este punto es necesario mencionar los acontecimientos que se desarrollaron en las jornadas de las islas Terceras entre los años 1582 y 1583, focalizadas por Álvaro de Bazán con sus galeras. «Entretanto se hizo á 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, y un tercer mástil en la popa y dos galeazas, y la seguían treinta y cinco buques de carga. Luego que llegó esta armada a la Tercera, envió Santa Cruz un decreto del Rey en que se concedía á todos el perdón de sus delitos» (35). Pocos años después, dicha travesía fue realmente tomada como una hazaña sin precedentes, como señala Antonio de Herrera en su obra sobre la historia de Portugal, impresa en 1591, y que reproducimos por su valor histórico:

Mandó el Marqués que las galeras se bolviesen (*sic*) á España, á donde llegaron á salvamento con gran maravilla de los Portugueses y de los de España, porque nunca vieron que galeras hiziesen tal viaje, ni aun imaginando que pudiessen salir con él 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 passados no se ha visto, ni oydo que galeras hayan hecho semejante navegación, ni los Romanos que fueron tan diligentes en ningún golfo del mar Océano lo pensaron emprender. Y por esto se debe estimar en mucho y es digno de ser loado el autor dello, que segun yo he podido entender fue el Marqués de Santa Cruz, en quien por este y otros señalados hechos que en el discurso de su vida han passado por sus manos, estan bien empleadas las mercedes que el Rey Católico le ha hecho. El que despues desta jornada le honró con título de Grande, y Capitán general del Mar Oceano, y con otras mercedes y favores (36).

Esta actuación del marqués de Santa Cruz adentrándose en el Atlántico, con la incorporación de un tercer árbol para dicha travesía, podemos considerarla un hecho importante a la hora de impulsar la utilización de galeras en América. A partir de ese momento, comenzaron a ser enviadas, con cierta regularidad, varias unidades con el objetivo de proteger distintas áreas de la costa caribeña. De hecho, una carta desde la Casa de Contratación en junio de 1582, comunicaba al marqués de Santa Cruz que debía tener preparadas dos galeras con destino a Santo Domingo, para que saliesen con la flota de Nueva España,

(35) MARINA, J. de: *Continuación de la historia general de España, compuesta, emendada (sic) y añadida*, t. VIII. Madrid, Imprenta de los hijos de Doña Catalina Piñuela, 1828, pp. 316-317.

(36) HERRERA, A. de: *Cinco libros de Antonio de Herrera de la historia de Portugal, y conquista de las islas de las Açores en los años 1582 y 1583*. Madrid, en casa Pedro Madrigal, 1591, libro V, pp. 212-213.

preparada en Sanlúcar (37). Como cabo de las dichas galeras fue nombrado Ruy Díaz de Mendoza (38). El viaje fue realizado con éxito, y el 18 de agosto de 1582 las naves arribaban a Santo Domingo con el objetivo ya conocido de guardar y defender aquella costa. Si fundamental era realizar con éxito tan difícil travesía, no menos importante era el mantenimiento de estas embarcaciones una vez que se establecían en su puerto base. Por ello, inmediatamente se puso en marcha el impuesto denominado de la avería, que consistía en recaudar un tanto por ciento de todos los géneros y mercancías que salían y entraban de la ciudad de Santo Domingo, para «el sustento y ayuda de paga de sueldo de la gente de mar y guerra» y oficiales de las dos galeras (39).

En 1583 se despacharon otras dos galeras, *Santángel* y *Patrona de España*, aunque esta vez su destino era Cartagena de Indias. Con este nuevo envío, también se regulaba y advertía que entre los forzados no fuese en ellas ningún extranjero, ni condenado por la Inquisición (40).

Es evidente que, cuando finalizó la cuestión de las Islas Terceras o Azores, se retomó con más fuerza el envío de más y nuevas galeras para la defensa de las costas americanas. De esta manera, en febrero de 1584 fue convocada en la sevillana Casa de Contratación una junta formada por 14 expertos de distintos ámbitos (comercio, militar o administración). Todos ellos atesoraban un experimentado conocimiento de la navegación y de las costas de Indias. La única e importantísima cuestión a dilucidar era la conveniencia de sustituir la armada de galeones existente que guardaba aquellos territorios por un número determinado de galeras.

Los argumentos que se aportaban para eliminar dicha armada de galeones eran contundentes. Su mantenimiento era muy costoso, pero lo más grave era que no cumplía con su principal cometido de proteger las costas de los enemigos de la Corona. Las naves tenían su base establecida en Tierra Firme, y les era muy difícil, a causa de los continuos vientos fuertes, desplazarse cuando se la requería a las islas de Barlovento, adonde acudían muy a menudo los corsarios. Como ejemplo de estos efectos meteorológicos valga el comentario que se hace con respecto a que «y se ha vista la dicha Armada en Cartagena y pasar media legua en la mar una canoa de perlas alzada con diez y siete negros, y por no poder salir á ella ninguna de las Fragatas y Galeones pasarse los dichos negros al Puerto de Acla con los cimarrones que allí estaban (*sic*)» (41). Los meses de mayo a noviembre eran los de mayor dificultad para la navegación, ya que «corren Bendabales (*sic*)». Ello significaba que estas embarcaciones estaban ancladas grandes temporadas en el puerto de Cartagena de Indias. Dicho informe fue fundamental para que la década de los ochenta fuera la más importante en cuanto al número de envíos de galeras a América.

(37) MNM, CSB, Ms. 372, núm. 63, f. 156r. Sevilla, 2 de junio de 1582.

(38) MNM, CSB, Ms. 377, núm. 448, f. 345r. Lisboa, 13 de junio de 1582.

(39) MNM, CFN, libro XXII, doc. 81, f. 352.

(40) VEITIA LINAGE, Joseph de: *Norte de Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, Juan Francisco de Palas, 1762. Libro 2, cap. 5, núm. 33.

(41) MNM, CFN, libro XXII, doc. 87, f. 405. Sevilla, 29 de febrero de 1584.

Preparación y distribución de galeras en 1586

Especialmente activo fue el año de 1586, ya que se produce el envío y distribución de hasta seis galeras en distintos puertos estratégicos del mar Caribe (42). Estaba claro que se había tomado la opción de la galera como baluarte en la defensa de la costa antillana. Vamos a exponer brevemente algunos costos y preparativos, en cuanto a personal y pertrechos, de estas embarcaciones, para conocer algunos de los aspectos más importantes que intervienen en la organización del viaje.

Los primeros días del mes de junio de 1586 se toma la decisión de que, de las 18 galeras de la Escuadra de España que estaban en agrupación, cuatro debían pasar a América (*San Agustín*, *Brava*, *Luna* y *Marquesa*) (43) acompañando la salida inminente de la Flota de Nueva España. Una de las primeras cuestiones que debemos reseñar es que, en el momento en que se ordenaba que una galera pasase a Indias, debía ponerse bajo las directrices de la Casa de Contratación, institución sita en Sevilla que controlaba y supervisaba todo aquello, personal o material, que salía para América o venía de allí.

El primer paso en los preparativos era saber en qué condiciones se encontraban las galeras designadas. En el cuadro 1 podemos ver la relación de la gente de cabo que componía cada una de estas galeras cuando se decide que pasen a América. En total eran 269 individuos, número insuficiente para la navegación, ya que faltaba entre un 30% y un 50% de dotación, según la embarcación que fuese. Pero sobre todo les faltaba un número importante de gente de remo. Además, se solicitan con urgencia a Cartagena de Levante gran cantidad de remos y cotonía. De esta manera, comenzaba a ponerse en marcha la maquinaria administrativa, humana y material para dotar de todo lo necesario a las embarcaciones que debían realizar el viaje.

GENTE DE CABO					
Galera	Oficiales	Marineros	Proeles	Soldados	Total
<i>San Agustín</i>	17	12	7	46	82
<i>Brava</i>	12	4	2	31	49
<i>Luna</i>	9	1	2	51	63
<i>Marquesa</i>	17	10	2	46	75
<i>Total</i>	55	27	13	174	269

Cuadro 1. Gente de cabo de las galeras destinadas a Cuba y a Santo Domingo en 1586.
Fuente: elaboración propia a partir de MNM. Coll. Sanz de Barutell. Art. 4º, núm. 804, p. 278.

(42) Este año sería especialmente difícil, desarrollándose una piratería a gran escala, por los continuos ataques y conocidos estragos que Francis Drake perpetró en la zona antillana. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, t. II. Madrid, Museo Naval, 1972, pp. 389-405.

(43) MNM, CFN, libro XXVII, doc. 53, f. 135. Sanlúcar, 6 de julio de 1586.

Una vez completadas y pertrechadas las cuatro embarcaciones, saldrían con la flota de Nueva España al mando del general Francisco de Noboa. Dos galeras quedarían en Cuba, la *San Agustín* y la *Brava*, mientras que la *Luna* y la *Marquesa* se establecerían en Santo Domingo. Fue designado como veedor de dichas galeras Francisco de Moncayo, mientras que Diego de Ibarra officiaría de contador. Una vez rendido el viaje, Moncayo quedaría como veedor y contador de las dos que se instalarían en La Habana, e Ibarra, de las otras dos, que se emplazarían en Santo Domingo.

En cuanto a los capitanes, para la galera *San Agustín* fue nombrado Cristóbal de Pantoja, que además iba por cabo de las cuatro embarcaciones, con una asignación de 30.000 maravedíes al mes. Una vez en Cuba quedaría al cargo de esas dos. Mientras, Pedro de Varez de Ruesga era el capitán de la galera *Brava*, con una asignación mensual de 12.500 maravedíes. De las que iban a Santo Domingo, Diego Noguera era el capitán de la galera *Luna* y cabo de las dos que quedarían en ese puerto, con otros 30.000 maravedíes al mes, junto a Francisco de Ribera, capitán de la galera *Marquesa*, con 12.500. Por último, los alféreces serían Andrés Jiménez (*San Agustín*), Diego Vázquez de Escobedo (*Luna*), Joan Alderete de Tordesillas (*Brava*) y Miguel Benítez (*Marquesa*) (44).

En cuanto al montante que suponían los pagos de la gente de cabo de las cuatro galeras, éste ascendía a 1.400.572 maravedíes. Desglosando por embarcaciones sería como sigue:

- Galera *San Agustín*. Pagada la gente de cabo «vieja» hasta fin de junio de dicho año, y la gente que se asentó nueva se les abono dos pagas, total 508.899 mrv.
- Galera *Marquesa*. Pagada y socorrida la gente de cabo, total 331.000 mrv.
- Galera *Luna*. Pagada y socorrida la gente de cabo, total 258.382 mrv.
- Galera *Brava*. Pagada y socorrida la gente de cabo, total 302.291 mrv (45).

A través del piloto del navío *Santa Ana*, Tomás Linoves, que fue de aviso a Tierra Firme, sabemos que tanto las dos galeras que se quedaron en La Habana como las de Santo Domingo llegaron bien y que estaban muy bien pertrechadas y preparadas para salir a reconocer la costa (46).

Un par de meses después, dos nuevas galeras eran destinadas a América. Se trataba de las nombradas *Ventura* y *Porfiada* a cargo de Sancho de Arce, cuyo destino era Tierra Firme. Como era preceptivo, el 25 de agosto se daba noticia de la situación en la que estaba la gente de cabo. Así, mientras que la *Ventura* tenía un total de 71 individuos, entre oficiales, marineros, proeles y soldados, la *Porfiada* sólo acogía a 63 embarcados, en total 134 (47). Era evidente que faltaba personal en todas las categorías, sobre todo en lo concer-

(44) MNM, CSB, art. 4.º, núm. 807, p. 286. Sanlúcar de Barrameda, 7 de julio de 1586.

(45) MNM, CSB, art. 4.º, núm. 809, p. 290.

(46) MNM, CSB, art. 4.º, núm. 818, f. 308r.

(47) MNM, CSB, art. 4.º, núm. 817, f. 306.

niente a los soldados, ya que solamente tenía el 50% de los que habitualmente solían ir en una galera, además de algunos oficiales, marineros y remeros. También faltaban todos los bastimentos y pertrechos para un mes, así como velas, jarcia, remos, pólvora, arcabuces y alguna artillería.

A mediados de octubre las dos galeras ya estaban completas en personal y pertrechos y preparadas para navegar. El cuadro 2 recoge el número definitivo de gente de cabo que componía las dos dotaciones para realizar la larga travesía.

GENTE DE CABO COMPLETA					
Galera	Oficiales	Marineros	Proeles	Soldados	Total
<i>Ventura</i>	22	14	5	81	122
<i>Porfiada</i>	17	17	5	81	120
<i>Total</i>	39	31	10	162	242
Cuadro 2. Gente de cabo completa de las galeras destinadas a Cartagena de Indias en 1586. Fuente: elaboración propia a partir de MNM. Coll. Sanz de Barutell. Art. 4, núm. 821, p. 314.					

De los 162 soldados, sólo iban embarcados 25 por galera, y el resto se repartía entre las naves de la flota. En cuanto a la gente de remo, cada una de ellas llevaba 100 forzados y 25 esclavos. No llevaban más chusma porque se pensaba que ya había en Cartagena de Indias suficiente de las dos galeras allí destacadas desde 1583. En total, las personas destinadas para realizar la travesía eran 247 en la *Ventura* y 245 en la *Porfiada*.

Cada una de las galeras llevaba una vela bastarda, una borda, una borda chica de correr, un treo, una mesana y un trinquete. Jarcia completa y de repuesto, anclas, maderas, etc.

Ya para la conquista de las Azores, las galeras que salieron de Lisboa llevaban velas cuadradas y un tercer mástil. La única vela cuadrada que portaban las galeras era el treo, que se daba en el árbol de mestre con mal tiempo. En cambio, el tercer mástil tiene una explicación que hará que las galeras que van a América lo lleven. Si se supone que el rumbo a seguir va a ser con el viento por popa, la forma de la vela latina, con mucho más paño a la banda donde quede la pena que a la banda del car, provocaba un desplazamiento lateral del centro vélico hacia la banda de la pena de la vela del árbol de mestre, que era, con mucho, la mayor de la galera, lo que tendía a girar el buque. Esto hacía muy difícil el gobernar la nave. Para evitarlo se amuraba la vela del trinquete a la banda contraria a la del árbol de mestre. Pero, como no era suficiente, hubo que montar un tercer árbol en la espalda, pegado a la carroza: el *mesana*, cuya vela del mismo nombre se amuraba a la misma banda que el trinquete. A esto se le llamó navegar «a orejas de mula». Una vez en América, el mesana podía desmontarse y dejar de embarazar la espalda y carroza.

En cuanto a las provisiones de alimentos básicos para dos meses del personal embarcado, éstas aparecen en el cuadro 3. Debemos reseñar que la gente de cabo recibía una ración distinta de aquella de que gozaba la gente de remo.

LA NECESIDAD Y EL EMPLEO DE GALERAS EN EL MAR CARIBE...

Bastimentos	<i>Ventura</i>	<i>Porfiada</i>	Total
Bizcocho	250 quintales	370 quintales	602
Vino	640 arrobas	640 arrobas	1.280
Tocino	10 quintales	12 quintales	22
Queso	7 quintales	8 q. 36 libras	15q.36
Atún	15 barriles	20 barriles	35
Aceite	33 arrobas	30 arrobas	63
Vinagre	30 arrobas	34 arrobas	64
Arroz	2 quintales	2 q. 86 libras	4q.86
Habas	12 fanegas	25 fanegas	35
Cuadro 3. Bastimentos. Fuente: Elaboración propia a partir de MNM. Coll. Sanz de Barutell. Art. 4, núm. 821, p. 314.			

Compartían el aceite y la ración de bizcocho, tanto para unos como para otros, que estaba tasada en 26 onzas al día. El vino, tocino, queso, atún y vinagre pertenecen a la ración de gente de cabo, mientras que las habas y el arroz corresponden a la de remo. La comida se guisaba en el fogón en calderos diferentes, y cuando éstos no se podían encender por mal tiempo u otra circunstancia se daba a la gente de cabo *campanaje* o *companaje*, es decir, comida fiambre con bizcocho (48).

Además, llevaban «toda suerte de dietas», gallinas, carneros y bizcocho blanco para los enfermos, así como una caja de medicinas, 400 barriles y 20 pipas de agua en cada una de las galeras. De estos bastimentos se dieron por

ARMAS	<i>Ventura</i>	<i>Porfiada</i>	Total
Arcabuces	178	112	290
Mosquetes	43	25	68
Frascos	175	137	312
Frasquillos	175	137	312
Ballestas	0	13	13
Picas	25	50	75
Alabardas	25	28	53
Morriones	18	0	18
Rodelas	0	14	14
Cuadro 4. Armas. Fuente: Elaboración propia a partir de MNM. Coll. Sanz de Barutell. Art. 4, núm. 821, p. 314r.			

(48) BAUER LANDAUER, Ignacio: *Don Francisco de Benavides, cuatralvo de las Galeras de España*. Madrid, Imprenta de Jesús López, 1921, p. 454.

cuenta de los patrones de estas galeras a los maestros de los galeones, la parte proporcional para el sustento de los soldados embarcados en la flota. En cuanto a las armas y municiones, éstas quedan especificadas en los cuadros 4 y 5.

En lo referido a la artillería, cada una llevaba un cañón de crujía y dos sacres; además, la *Ventura* montaba dos falconetes, y la *Porfiada*, dos moyanas. Iban perfectamente «encabalgados en sus cajas», bien guarnecidos y con todos sus aparejos. Todo ello se completaba con 150 y 180 balas de hierro de diferente calibre, respectivamente. Como vemos, solamente llevaban artillería antibuque. La explicación es que la mayoría de las embarcaciones corsarias en el Caribe eran medianas o pequeñas y con dotación no excesivamente numerosa, no ofreciendo interés el capturarlas por el escaso botín que podían ofrecer y por no llevar gente de rescate. Era más práctico hundirlas de un cañonazo, recogiendo a los naufragos para ahorcarlos o ponerlos al remo. Distinto era cuando se enfrentaban a embarcaciones enemigas de varios buques de alto bordo, pero en este caso, debido a la mayor altura de la borda de estas embarcaciones en proporción a la de las galeras, hacía ineficaz el uso por estas últimas, de la artillería ligera o antidotación.

MUNICIONES	<i>Ventura</i>	<i>Porfiada</i>	Total
Pólvora	21 quintales	29 quintales	50
Plomo	3 q.	5 q.	8
Cuerda	2 q.	2 q.	4
Sebo	3 q.	3 q.	6
Brea	3 q.	3 q.	6
Estopa	2 q.	4 q.	6
Clavazón	2 q.	21/2 q.	41/2
Plomo en hoja	3 arrobas	4 arrobas	7
Cueros de vaca	5	5	10
Cuadro 5. Municiones. Fuente: Elaboración propia a partir de MNM. Coll. Sanz de Barutell. Art. 4, núm. 821, p. 314.			

Por último, mencionaremos la travesía que realizaron ambas galeras. La salida se efectuó el 23 de octubre de 1586, llegando a su destino en Tierra Firme el 15 de diciembre del mismo año. Exponemos textualmente el informe de la época reseñando algunas vicisitudes, entre la que destaca la primera acción contra unos corsarios cerca de la isla Margarita, así como las distintas escalas del viaje, que duró veinticuatro días hasta finalizar en el puerto de Cartagena de Indias:

Jueves 23 de octubre á las 10 oras del mañana sali en demanda de las Yslas de Canaria y llegue á Lanzarote, á 27 del otro octubre al amanecer y sin tomar tierra por no poderlo hazer por haver muchas brisas y corrientes, pase de largo junto siguiendo la derrota de la Ysla Matalino,

la que tome á 18 de Nóviembre donde sehizo el aguada el mismo dia y luego parti á los 19 del ála Ysla de Margarita, la qual tome viernes á 21 del dicho Nóviembre, donde tube aviso luego que di fondo del governador de ally como avia dos Navíos de corsarios en Pto. Santo que es 12 leguas y asi me parti á la ora, sin esperar mas, donde me detube hasta llegar al otro puerto donde estaban los enemigos tres dias, por ser el viento por proa muy fresco y á los 24 del otro mes amanesci una legua del enemigo y luego que vio las galeras sehizo á la vela y se puso en arma y el viento era un poco escaso y las galeras le fueron dando caza, mas de legua y media, disparando el artilleria toda y ninguna le acerto, sino que todas las piezas pasavan por alto y á la segunda carga que se le tomo á dar con el cañon de cruxia de mi galera le echo á fondo, donde se ahogaron 46 personas y se salvaron quatro hombres que salieron quemados dela polvora, avian tomado en Cavo Verde un Navio de dos cubiertas cargado de mahiz el qual estaban desvaratando para hazer lancha, para impedir la pesqueria de las perlas, el qual traje conmigo á Cartagena donde halle en el tres pecezuelas de hierro colado y algun mahiz que estaban comiendo y bolvi á la Margarita á 25 del otro noviembre, donde me detube hasta los 29 del en rescevir cinco cajones de perlas para S.M. y luego que las cobre, parti para Caracas donde rescevi 10 caxas mas de perlas que alli estaban escondidas por temor del Enemigo, donde llegue á 5 de Diziembre y estuve en rescevir las, hasta 9 del otro mes y luego parti al rio de la Hacha y por ser las brisas muchas y haver gran mar, fue forzado pasar de largo sin poder tocar en ninguna parte, hasta llegar á esta Ciudad de Cartagena (49).

Este texto nos da a conocer la derrota completa que siguieron las galeras, además de demostrar lo útiles que llegaron a ser estas embarcaciones para el objetivo que se les había encomendado. El propio Sancho de Arce, en febrero de 1587, y conocida *in situ* la situación de la costa de Tierra Firme, proponía que fuesen tres y no dos las galeras a establecer en esa zona del Caribe continental (50).

Hasta final de siglo «algunas más pasarían en otros tiempos pues en 1592 trabaxaba en los fuertes de la Ciudad de la Habana la gente de las galeras, la braba, la nombrada, y la Serena; como parece por una carta escrita a S.M. desde el Puerto de Sta. María en 27 de enero de 1618 sobre informe de un forzado que se habia huido de dicha Habana estando sobre la Galera Serena en 20 de enero de 1592» (51). En este sentido, en 1596, diez años después de la llegada de la primera galera capitana, la *San Agustín*, a La Habana, tenemos constancia de que seguía estando en ese puerto y de que una parte de su chusma había sido requerida para realizar trabajos de fortificación de la ciudad (52).

(49) MNM. *CSB*. Art. 4, núm. 822, p. 316a/r.

(50) MNM. *CFN*. Libro XXVII, doc. 58, f. 447.

(51) MNM, colección Vargas Ponce, doc. 17, f. 67v.

(52) Archivo General de Indias, Audiencia de Santo Domingo, leg. 99, núm. 277.

Era el otro pilar de la defensa del imperio: las fortificaciones de costa, en donde se invirtieron gran cantidad de situados.

Cuando comenzó el siglo XVII, seguían siendo necesarias y útiles estas embarcaciones de remos, como demuestra una carta del gobernador de Cartagena de Indias al rey en 1601, donde da noticia de la buena actuación de una de las galeras de Tierra Firme en la captura de una presa cuando vigilaba aquellas costas. Además, daba su parecer sobre la participación de estas embarcaciones de remos en el siempre peligroso traslado de la plata peruana: «de la resolución que tenía tomada otra Galera y una Napolitana: del modo que le pareciesa podría haver en conducir con brevedad y menos riesgo la plata que cada año vajaba del Peru, con las 2 Galeras y 2 Pataches, para que en llegando la Armada á Cartagena la recibiese y volviese sin detención á España» (53).

Es evidente que la mayoría de las galeras que se enviaron a América en la segunda mitad del siglo XVI cumplieron con su principal cometido de defender aquellas costas de los enemigos de la Corona y amigos de lo ajeno.

A modo de conclusión

Creemos que son varias las conclusiones a las que podemos llegar, pero aún son más las preguntas que quedan planteadas por lo apasionante del tema. Por ello vamos a exponer algunas breves reflexiones con respecto al estudio que hemos realizado sobre la necesidad y empleo de galeras en América.

La progresiva situación de inseguridad y peligro en que se convirtió el ámbito antillano desde mediados del siglo XVI hará que la Corona española estudie y busque soluciones para defender y contener a los enemigos en el mar Caribe.

Todas las juntas de expertos que se celebraron, así como la mayoría de informes que se emitieron durante la segunda mitad del siglo XVI, coincidieron en las opiniones dadas en los tres principales aspectos que se trataron: primero, el elevado costo que suponía el mantenimiento de la armada de galeones que se utilizaba para salvaguardar estas costas, la poca operatividad de estas naves cerca de la costa y los problemas derivados de algunos vientos de la zona de Barlovento, y la necesidad de controlar y utilizar estas embarcaciones para las flotas del comercio. Segundo, la conveniencia de sustituir estos galeones por galeras. Tercero, analizar si dichas galeras venían de España o se construían en América.

Nunca se abandonó por completo la utilización de buques mancos para la defensa de estas costas. Salvada con éxito en 1578 la incertidumbre sobre si las galeras podían cruzar el Atlántico, junto con la finalización de las jornadas de Portugal y de las Azores, se dio un gran impulso al envío de galeras desde España. De esta manera, en la década de los ochenta, alrededor de una docena

(53) MNM, CFN, libro XXIII, doc. 18, f. 129. 24 de diciembre de 1601.

de estas embarcaciones de remos se establecerían en los puertos más estratégicos e importantes del Caribe: La Habana, Santo Domingo y Cartagena de Indias.

A diferencia de lo que se hacía en España, para el mantenimiento de estas embarcaciones preferentemente se utilizó el sistema de administración en detrimento de asiento. Las galeras que se envían a América son iguales, salvo pequeñas modificaciones para cruzar el océano, a las que combatieron en Lepanto en 1571. Dos van a ser las medidas principales que se toman: la colocación de un tercer árbol, el mesana, y el no llevar la artillería antidotación, esmeriles ni pedreros.

En cualquier caso, por diversos motivos (tácticos, técnicos, climatológicos o de mantenimiento), con la llegada del siglo XVII también comenzará el declive de su utilización, aunque no desaparición, de estas embarcaciones que tantos éxitos dieron a la historia naval de España durante el siglo XVI.