

# Construcción y operatividad de las galeras del Perú durante la segunda mitad del siglo XVI\*/

## Construction and Effectiveness of the Galleys of Peru during the Second Half 16th Century

*Juan José Sánchez Baena*

orcid.org/0000-0002-5965-9016

Universidad de Murcia

---

*Estudio técnico y operativo sobre las primeras galeras que se construyen en América como parte de la política naval de la Monarquía Hispánica, para la defensa de las costas del virreinato del Perú en la segunda mitad del siglo XVI. Se analizan los principales aspectos materiales, humanos y económicos que impidieron que estas embarcaciones a remo tuvieran en el Pacífico una óptima utilización.*

PALABRAS CLAVE: Historia Naval; Galeras; Hispanoamérica; Perú; Siglo XVI; El Callao; Construcción Naval.

*This article shows a technical and operational study about the first galleys built in America as part of the Spanish monarchy naval policy, for the defense of the Viceroyalty of Peru coasts in the second half of the 16th century. The paper discusses the main material, human and economic aspects that prevented that these rowing boats had an optimal utilization in the Pacific.*

KEYWORDS: Naval History; Galleys; Spanish America; Peru; 16th Century; El Callao; Naval Construction.

---

Copyright: © 2016 CSIC. Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de una licencia de uso y distribución *Creative Commons Attribution (CC-by)* España 3.0.

---

\* Este trabajo es uno de los resultados del Proyecto I+D+I financiado por la Fundación Séneca-Agencia Regional de Ciencia y Tecnología, denominado NAUTICUM I (19496/PI/14).

## Introducción

En este trabajo se analizan la construcción y utilización de galeras en el virreinato del Perú, impulsadas por la Monarquía Hispánica para la defensa de sus costas durante la segunda mitad del siglo XVI. Dos son los objetivos fundamentales: conocer los principales aspectos técnicos de las primeras galeras que se realizaron en América, y analizar su funcionalidad militar a partir de los recursos materiales, humanos y económicos que se requieren para una óptima navegación de estas embarcaciones a remo.

Los primeros planteamientos para incorporar a las galeras como elemento de la estrategia naval en Indias, los podemos situar a partir de mediados del siglo XVI, cuando comenzó a ser frecuente en aquellas costas la presencia de enemigos de la Corona, dando lugar a un aumento en los ataques y saqueos de las poblaciones costeras, que se convierten en enclaves muy inseguros y peligrosos. Un ejemplo claro de esta situación se refleja en un memorial realizado en 1560 por Antonio Barbudo, marino y vecino de Santo Domingo, donde además expone las graves consecuencias económicas y de despoblamiento de esos enclaves.<sup>1</sup> En ese documento también encontramos el que podemos considerar primer antecedente conocido sobre la conveniencia de utilizar galeras para «la guarda delas costas y Navegacion de Indias por medio de Navios de Remos». Para ello, Barbudo da una serie de argumentos que apoyan la participación de estas embarcaciones, resaltando lo que suponían en cuanto al prestigio, maniobrabilidad y capacidad bélica: «y asi es terrible nombre para los Cosarios oír nombrar Galera por la mucha seguridad y ventaja que les tiene en el hazer de la guerra, porque si no quieren venir á las manos, facilmente los hechan á fondo».<sup>2</sup> Es a partir de este momento, y sobre todo en la década de los setenta, cuando se abrirá un largo debate sobre la conveniencia de utilizar galeones o galeras para la protección de las costas americanas.

En febrero de 1578 se aprueba por primera vez el envío, acompañando a la flota, de dos galeras a Cartagena de Indias.<sup>3</sup> Es la aparición de estas embarcaciones en el organigrama de la política de defensa de los territorios americanos. Por ello, cuando unos meses después aparece Drake en el Pacífico, es lógico que se pensara en la galera para proteger esas costas. No debemos olvidar que esta era la embarcación militar mejor desarrollada en

---

1 Archivo Museo Naval de Madrid (AMNM), Colección Fernández de Navarrete (CFN), libro XXI, doc. 59, fols. 29 y ss, 657-661.

2 *Idem.*

3 Sánchez Baena, 2010.

esos momentos, además estaba todavía reciente en la memoria la gran victoria en 1571 de la decisiva e importante batalla de Lepanto, en donde estas embarcaciones fueron las auténticas protagonistas.

Debemos diferenciar entre las galeras que se realizan en Europa y van a Indias,<sup>4</sup> y las que se construyen allí, siendo estas últimas las que inauguran y formen parte de las unidades navales de la recién creada Armada del Mar del Sur.<sup>5</sup> Su realización en América, además de su mayor costo, va a cambiar, en algunos aspectos, el planteamiento táctico y técnico de las galeras. Una de las consideraciones más importantes es que tendrían que enfrentarse fundamentalmente con «navíos de alto bordo», y no con otras galeras, como era tradicional en el Mediterráneo. Además, deberían adaptarse a los factores climatológicos de la zona, lo que llevaría a proponer adaptaciones o modificaciones en su construcción:

pues aunque no sean tan ligeras hace poco al caso, no habiendo alla otras Galeras de enemigos, y para combatir con Navios de alto bordo, y sufrir tormenta serian mejores mas altas de puntal y mas suspendidas de popa y proa que las que ahora navegan son tan rasas, que poca mar que haya pasa de una vanda a otra; y tambien se podrian hacer de menos vancos porque serian mas recias y mas fuertes.<sup>6</sup>

Desde 1579 hasta finales de la centuria hemos identificado y estudiado las cinco galeras que se construyeron en el Perú, y analizamos además aspectos como sus dotaciones, organización, sistema de boga, artillería, pertrechos, mantenimiento y evolución.<sup>7</sup>

Es muy reducido el número de trabajos que sobre las cuestiones que aquí tratamos se han realizado en la historiografía. Pueden ser varios los motivos, pero principalmente consideramos que dos son los más relevantes: uno, que las fuentes están dispersas por distintos archivos y bibliotecas españoles, algunos de los cuales no tienen instrumentos de descripción detallados que faciliten el acceso a la documentación que custodian; el otro, que el estudio de estas embarcaciones genera mayor dificultad de comprensión por el gran número de términos técnicos existentes en el ámbito de la construcción y organización.<sup>8</sup>

4 *Idem.*

5 Pérez-Mallaína y Torres Ramírez, 1987, 85-86.

6 Andrés de Alva, Madrid, 9 de abril de 1578, AMNM, CFN, libro XXII, doc. 55, fol. 93. .

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

8 Tres obras de referencia que pueden acercar al significado de estos vocablos técnicos son: O' Scanlan, 1831. Lorenzo, Murga y Ferreiro, 1864. Fondevila, 2011a.

Hay referencias de gran interés en unas pocas obras<sup>9</sup> y algún estudio más específico sobre estas embarcaciones,<sup>10</sup> incluso acaba de aparecer un trabajo sobre el papel de estas naves en la llegada de los galeones de la Carrera de Indias a Sevilla.<sup>11</sup> Su utilización, cada vez menor a partir del siglo XVII, y el gran protagonismo de los buques a vela, pueden ser algunos de los motivos para que hayan pasado casi inadvertidas en la Historia de América. Fuera del ámbito geográfico americano sí que hay un número considerable de trabajos dedicados a las galeras que surcaron, preferentemente, el mar Mediterráneo durante siglos.<sup>12</sup> Pasamos a analizar brevemente los que tratan de manera concreta el tema de estas embarcaciones en América, en el virreinato del Perú, o aspectos que se pueden vincular estrechamente con ellas.

Fernández Duro hace referencia a las galeras en América y presenta la transcripción de algún texto.<sup>13</sup> Olesa Muñido referencia solamente algunas de estas naves que hacen la travesía atlántica. Zavala trata en un artículo las galeras en América, tanto en la zona del Caribe como en el Perú durante el siglo XVI, pero no se ocupa del análisis técnico, sino que aporta una serie de documentos transcritos incardinados referentes a esta materia. Cappa, a finales del siglo XIX, estudiando la industria naval americana, cita varias galeras y analiza el costo de la dotación de una de las construidas en El Callao. Sánchez Baena analiza la composición y organización de las galeras enviadas desde España, a los puertos de Cartagena de Indias, Santo Domingo y La Habana.<sup>14</sup>

Apenas existen estudios dedicados exclusivamente a las galeras del Perú. Las únicas excepciones hasta el momento son la obra de Pérez-Mallaína y Torres Ramírez y la de Bradley. Los primeros, en su libro sobre la Armada del Mar del Sur, incluyen estas embarcaciones a remo en los orígenes de esta fuerza naval. En cuanto a Bradley,<sup>15</sup> se ocupa de estas naves en su último libro, siendo el que más espacio ha dedicado a ellas de la escasa bibliografía existente.

---

9 Fernández Duro, 1973. Olesa, 1968, 515-516. Cappa, 1894. Pérez-Mallaína y Torres Ramírez, 1987.

10 Zavala, 1977, 72.

11 Díaz Blanco, 2014.

12 Una recopilación de estos trabajos puede consultarse en Sánchez Baena, Fondevila y Chaín, 2012.

13 Fernández Duro, 1973, t. II y 1996, v. II.

14 Sánchez Baena, 2010.

15 Bradley, 2009.

## La galera del siglo XVI

Básicamente una galera es una embarcación con una sola cubierta, diseñada para propulsarse a remo, con una alta relación eslora/manga (del orden de 8), que también lleva velas (del tipo *latino*), cuyos árboles *tiples* (palo de una sola pieza) se pueden abatir, y cuyos remos van apoyados, al exterior del casco, en la *postiza* (especie de arbotante que permite aumentar el rendimiento de los remos).<sup>16</sup> Otra importante característica de la estructura de la galera, que comparten todas las embarcaciones similares, es la *crujía* (pieza doble de madera que liga, sobre la cubierta, la proa y la popa del buque, para evitar el peligro de *quebranto*<sup>17</sup> o quiebra). Por similares de la galera se entienden los diferentes tipos de embarcaciones, a remo y vela, construidas según las reglas y pautas de esta, y que, de mayor a menor, son: galeaza, galera, galeota, fusta, bergantín y fragata.

En cuanto a la galera, la tipología de las que hacen la travesía a América en 1578<sup>18</sup> corresponde a las mismas que combatieron en Lepanto, con las pequeñas variaciones introducidas al poco tiempo de esta batalla. Por una parte, aparece la incorporación de un tercer *árbol*, el mesana, colocado en la *crujía* delante del *tabernáculo* (tarima fija que servía de puesto de mando al capitán) y, por otra, aumenta el número de remeros por banco.<sup>19</sup> Este modelo es el que, en teoría, debería haberse construido en el Perú.

Ahora bien, lo que define el tamaño y fuerza de una galera es el número de bancos que tiene. En el período que abarca este estudio, las galeras ordinarias españolas eran de 26 bancos por banda, bogando 24,<sup>20</sup> es decir, 52 en total, llevando desarmados dos contiguos en la banda diestra, a la altura del *árbol de Mestre*, donde se estibaba el *esquife* (embarcación menor de la galera), y otros dos en la banda siniestra, simétricos a los anteriores, donde se alojaba el *fogón* (cocina). Este modelo era el que se exigía en las escuadras de galeras, tanto las construidas por el sistema de *asiento* como por el de *administración*.<sup>21</sup> Dentro del tipo galera existía la llamada *bastarda*, que era una de mayor tamaño y fuerza que se destinaba para *capitana*, donde embarcaba el general de la escuadra de galeras correspondiente, y para *patrona*, donde lo hacía el segundo jefe o *cuatralbo* de la

16 Sobre los diferentes tipos de boga y los diversos empleos de la gente de galeras: Fondevila y Sánchez Baena, 2010.

17 Acerca de la estructura de la *crujía*, Fondevila, 2011b.

18 Sánchez Baena, 2010.

19 Fondevila, 2010.

20 Fondevila y Sánchez Baena, 2010, 93-94.

21 Olesa, 1968, 463-498.

escuadra. La *patrona* era de 27 bancos bogando 25, mientras que las *capitanas* podían ser de 28, 29 o 30 bancos bogando 26, 27 o 28.<sup>22</sup>

Sabemos que desde la primera mitad del siglo XVI la *gente de remo* (o *chusma*) que llevaba una galera ordinaria era de 150 hombres, bogando 144 y los 6 restantes para *cámaras*, es decir, para criados de los alojamientos, aunque en caso de necesidad también bogaban.<sup>23</sup> En 1585 se aumentó hasta 170 la *gente de remo* (formada por *buenasboyas* o remeros a sueldo, forzados y esclavos del rey).<sup>24</sup>

Además del número de bancos que debía montar la galera en función de su categoría (*capitana*, *patrona* u *ordinaria*), otro elemento importante es determinar el número de hombres que remaban en cada banco. Desde mediados del siglo XVI, las galeras bogaban a *galocha* (que todos los remeros de un banco manejaban un único remo),<sup>25</sup> a diferencia del antiguo sistema de *a tercerol*, donde cada uno de los remeros de un banco, normalmente tres, manejaba un remo. Con el nuevo sistema de boga se produce, por lo tanto, un aumento progresivo de remeros por banco.

La *galeota* era la siguiente en dimensiones a la galera. Se diferenciaba de esta por su menor tamaño, de 16 a 20 bancos por banda, aunque lo usual en las españolas eran 18, y por carecer de *arrumbada* (cubierta elevada en la proa que forma el techo de la corulla, desde donde combatía parte de la infantería). Arbolaban dos palos latinos. Las galeotas españolas no llevaban *chusma*, bogando los marineros a dos por remo.<sup>26</sup> La *fusta* era ligeramente menor que la galeota, con 15 a 16 bancos por banda, y dos remeros en cada remo. En lo demás igual a la galeota, y desapareció durante el siglo XVII. En cuanto al *bergantín*, armaba dos árboles latinos y era de 10 a 14 bancos por banda, con un solo hombre bogando en cada remo.<sup>27</sup> Por último, la *fragata* armaba de 7 a 9 bancos por banda, con un hombre por remo, y uno o dos palos latinos.<sup>28</sup> Se utilizaban en las escuadras de galeras para hacer descubiertas, llevar avisos y *tomar lengua* (conseguir información) del enemigo.

22 Mención aparte merecen las galeras reales destinadas a embarcar al rey o a príncipes, que en este siglo eran de 32/33 bancos bogando 30/31. Hacer una galera con 33 bancos se consideraba, por el problema del *quebranto*, el límite máximo de construcción de estas embarcaciones. También esta época se entendían por galeras reales las galeras ordinarias construidas por la Corona.

23 AMNM, Colección Sanz de Barutell (CSB), artículo 4, núm. 122.

24 *Ibidem*, núm. 725.

25 Fondevila y Sánchez Baena, 2010, 96.

26 Cossío, 1956, 86.

27 Bauer, 1921, 192.

28 Las fragatas que hacían el corso de forma independiente en el Mediterráneo podían llegar a los 12 bancos y arbolaban dos palos latinos.

En cuanto a cómo se realizaba una galera, debemos decir que se fabricaban sin planos. El método de construcción consistía en la utilización de un *gálibo* (plantilla) realizado a partir de los *maderos* (o *medizos*) *maestros*. Así, un *maestro d'aja* (o *maestre daxa*, carpintero de ribera) experimentado solamente necesitaba, para construir una galera, que se le dijese el número de bancos y la cantidad de hombres que iban a bogar por cada uno de ellos.

Para realizar el *gálibo* de cada pieza, a partir del patrón de la primera o principal de cada tipo, se preparaba uno especial provisto de diferentes escalas y tablillas graduadas, que permitía trazar cada una de las sucesivas piezas de los *maderos*, de las *estamenaras* (piezas de ligazón) y de los *forcaces* (varenga de los extremos de proa y popa cuyas ramas, al arrancar, van curvándose hacia afuera en forma de horquilla abierta). Estas plantillas constituían un secreto profesional celosamente guardado, aunque es probable que muchos *maestros d'aja*, o maestros de azuela, solo conocieran la mecánica de su uso sin entender sus principios, que pasaban de padres a hijos y que se empleaban en todo tipo de embarcaciones. Este ocultismo ha hecho que prácticamente, al menos en España y en relación con las galeras, no haya llegado hasta nosotros ninguno de esos *gálibos*.

Hay que reseñar que en la construcción de una galera se empleaban entre ocho o diez tipos diferentes de madera, tomando en consideración las características de estas y el nivel de esfuerzo que iban a soportar, para seleccionar la menos pesada que podía servir para hacer cada pieza y ajustando las dimensiones para conseguir el menor desplazamiento en rosca.

## Galeras en el Perú

La primera noticia sobre construcción de galeras en el Perú, data del año 1545 en plenas guerras civiles, cuando Gonzalo Pizarro, autonombrado gobernador un año antes, «tiene acordado de hazer galeras en Arequipa» con el objetivo de recorrer toda la costa de Nicaragua y Guatemala y controlar tanto el amplio espacio marítimo como las embarcaciones mancas (aquellas que no llevan remos y se desplazan a vela) de la zona.<sup>29</sup> No hemos encontrado información alguna sobre construcción de estas galeras, entre otras razones porque en abril de 1548 Pizarro es vencido por Pedro de Lagasca en la batalla de Jaquijaguana, y ejecutado inmediatamente.<sup>30</sup>

29 Levillier, 1921, vol. II, 288-289.

30 Castañeda, 2011.

La siguiente referencia aparece en febrero de 1557, cuando Pedro Rodríguez Portocarrero, oficial real de Lima, manifiesta lo conveniente que sería «hazer galeras para navegar esta mar del sur», mandando que se construyera una de 24 bancos en la isla de la Puná (Guayaquil). Pero los miembros de la Junta no estaban conformes con que se hicieran «hasta quatro galeras con su artillería y armas a punto de guerra», pareciéndoles a todos «que es la cosa mas inútil del mundo», ya que según ellos se corría el peligro de que «algun tirano se levantara y apoderase de ella haciendose señor de la mar» y entonces «desasogaria mucho este Reyno»,<sup>31</sup> miedo basado en los sangrientos conflictos que se habían desarrollado en el Perú unos años antes.

Aunque Clayton de alguna referencia de esta embarcación, dando por supuesto que en ese año el marqués de Cañete llegó a contratar a un tal Baltasar Rodríguez para realizarla con un coste de 18.000 pesos,<sup>32</sup> una cosa es mandar construir una galera y otra es que se lleve a cabo. No hemos hallado evidencia alguna de la supuesta actividad de dicha galera de 24 bancos, lo que nos hace inferir que nunca se llevó a efecto, sobre todo por lo difícil de construir una embarcación de esa envergadura en esos años, sin el personal especializado, por la falta de pertrechos y debido al alto costo para sufragarla y mantenerla, pero sobre todo por la negativa de todos los miembros de la Junta. Quizás se realizó algún tipo de embarcación a remo mucho más pequeña.

Como hemos visto, tenemos que llegar a la década de los años setenta para volver sobre el tema de construir galeras en esos parajes. Nos referimos a la opinión favorable dada en 1572 por el virrey Toledo sobre la utilización de estas embarcaciones para la defensa de las costas, aun sabiendo las dificultades para ello. Así, no es extraño que el impulso definitivo viniese algunos años después, determinado por los efectos producidos por la aparición de Francis Drake en las costas españolas del Pacífico en abril de 1578. En diciembre de ese mismo año Felipe II autorizó la construcción de dos galeras,<sup>33</sup> que fueron el origen de la llamada Armada del Mar del Sur.<sup>34</sup>

En los primeros meses de 1579, el virrey informaba de las fechorías de los ingleses:

---

31 Levillier, 1921, vol. II, 468.

32 Clayton, 1978, 21.

33 AMNM, CFN, tomo XX, doc. 10, fol. 11.

34 Fernández Duro, 1973, 346-349. Pérez-Mallaína y Torres Ramírez, 1987. Esta última es una obra fundamental para el conocimiento de esta agrupación naval, siempre con muy pocas embarcaciones, pero que existió hasta principios del siglo XVIII.

lo ultimo que se de los yngleses es traydo e yr siempre en demanda de la galera que savian que estava hecha en el puerto de Guayaquil y del navio que llevaban por delante con tanta plata [...] Este pirata ingles se fue por toda esta costa tanteandola y apuntandola que siguen e entendido el efecto principal de su benida a sido el descubrir y saber esta noticia hasta el puerto de Payta avia tomado tres o quatro navios como por las informaciones y cartas de la ciudad de Guayaquil que es donde el a publicado que yba a tomar la galera que alli esta echa de cómo la avia echado ya al agua el correjidor y llevadola a esconder a un estero.<sup>35</sup>

Drake tenía como uno de sus objetivos fundamentales hundir la galera que sabía que estaba construida en Guayaquil, conocedor de que le podía ocasionar graves problemas e incluso hacer fracasar su plan. La maniobrabilidad y versatilidad de este tipo de buques es lo que permitió salvar esta embarcación, adentrándose, para esconderla, en un estero.

### **Galera Santísima Trinidad**

Dichos acontecimientos actuaron de resorte para activar definitivamente el establecimiento de galeras en las costas del Perú. En octubre de 1579:

yo e mandado aplicar para la galera que acabaron en Guayaquil dos mill pesos de un repartimiento [...] agora mando traer esta galera con la chusma que a ella se a aplicado de condenados, que aunque se havian de hazer dos como escrivi y vuestra majestad manda agora que se hagan que se vea primero como salia la muestra de una.<sup>36</sup>

Se trataba de la nombrada *Santísima Trinidad*.

De esa manera se comenzaba la política de construcción de este tipo de embarcaciones en el virreinato del Perú, siendo solamente una de las dos proyectadas un año antes la que se llevó a efecto como una especie de galera «piloto». En 1580, en una carta de Alonso de Carvajal al rey informándole de la aparición de corsarios ingleses y de las prevenciones realizadas por el virrey Toledo para la defensa de esas costas, se acuerda que:

La galera que se hizo en el puerto de Guayaquil se traxo a este puerto es de diez y siete vancos por vanda tratase de la armar a costa de vuestra rreal hacienda hizose acuerdo sobre ello y dice el virrey que se dara orden para hazer otra.<sup>37</sup>

Efectivamente, el 23 de mayo de 1580 entraba en el puerto de El Callao, al mando del capitán Hernando de Zúñiga, la primera galera

35 Levillier, 1924, vol. VI, 104 y 123.

36 *Ibidem*, 156-157.

37 *Ibidem*, vol. VII, 453.

construida en Guayaquil, la *Santísima Trinidad*<sup>38</sup> que, como veremos más adelante, no contaba con 17 sino con 18 *bancos* por cada *banda*.

Si fuese como una galera ordinaria, tendría que dejar dos bancos sin montar en la *banda diestra*, para el *esquife*, y otros dos, simétricos a los anteriores, en la *banda siniestra*, para el *fogón*. Sería, por lo tanto, tal como se decía en la época, *de a veinte bancos bogando dieciocho*. También, debería llevar *corulla* (parte cubierta de la proa de la galera) y *arrumbada*, lo que obligaría a alargar el casco en una longitud equivalente, más o menos, a dos *remiches* (espacio comprendido entre dos bancos sucesivos). Esto supondría un tamaño de la galera muy grande para los remeros que tenía, por lo que creemos que solamente llevaría una *barrera* (parapeto o reparo de tablas, con portas para la artillería, colocada en la proa). También resulta dudoso que dejaran el hueco de dos bancos, a cada banda, para el *esquife* y el *fogón*. Parece más lógico que, con el mismo número de remos que una *galeota*, hiciesen como estas, que llevaban el *fogón* en la *espalda* y el *esquife* a remolque o sobre la cruzía.

Para la descripción y estudio de la *Santísima Trinidad* nos basamos en un interesante documento de la Colección Fernández de Navarrete,<sup>39</sup> que fue publicado parcialmente por Fernández Duro,<sup>40</sup> quien —a pesar de que no tiene ni fecha ni firma por rotura de la última página— lo sitúa acertadamente en la documentación relacionada con las galeras en América, aunque lo data erróneamente en el siglo XVII, relacionándolo con las «galeras pequeñas» (galeotas) de la guarda de las costas americanas.

El sistema utilizado para armar esta galera no corresponde a las tomadas por *asiento*, sino a las gestionadas por *administración*.<sup>41</sup> El primer párrafo del documento nos aclara la cuestión: «Relacion de la Orden que se debe tener para que se sustente la galera que su Excelencia manda harrmar, y las demás que se hicieren y armaren para la costa deste Reyno».<sup>42</sup> Es obvio que no se trata de las costas de España ni las de los virreinos de Nápoles o Sicilia, entonces ¿qué virreinato es el que ha construido una «galera» que no responde al modelo de las galeras ordinarias que existen en las escuadras de España, Nápoles o Sicilia? Es evidente que se trata del Perú y que el citado documento fue redactado alrededor de 1580, o al año siguiente, por orden del virrey, ya que se realiza precisamente para conocer

38 Cappa, 1894, 86.

39 AMNM, CFN, tomo 8, doc. 14.

40 Fernández Duro, 1996, 152-159.

41 Olesa, 1968, 488-498.

42 AMNM, CFN, tomo 8, doc. 14.

las necesidades del *armamento* de la única galera, la *Santísima Trinidad, ormejada* (fondeada) en el puerto de El Callao. En cuanto al informe, es probable que fuese redactado por gente de las galeras *Santiago* y *Ocasión*, que en 1578 cruzaron el Atlántico en dirección a Tierra Firme, y estaban establecidas en Cartagena de Indias.<sup>43</sup>

La dotación o plan para el servicio de esta galera, en cuanto a la *gente de cabo (guerra y mar)*, se establece en un capitán, 30 soldados, 12 marineros y 4 *proeles* (categoría más baja de marinero, que bogaba en el esquife o bote y hacía otras labores menores), los cuales no debían estar forzados sino en situación de *sobresalientes* (libres a bordo, pero sin poder saltar a tierra). Se nombraba un cabo de escuadra, que en las galeras se llamaba *caporal*, encargado de todas las armas y municiones embarcadas, y de organizar las guardias y designar a los soldados que necesitaba el alguacil cuando salía con esclavos a tierra a realizar alguna faena.<sup>44</sup>

La llamada *maestranza* queda compuesta por tres miembros: un *remolar*, encargado de los remos y de su arreglo; un *maestre daxe* para cualquier necesidad que tenga la embarcación como consecuencia de los temporales, y un *calafate* que repare cualquier vía de agua que se produzca. Además se fijan otros oficiales: un *cómitre* y un *sotacómitre* (que dirigen la boga y la navegación a vela y el resto de maniobras marineras de la galera), un *lombardero* (encargado de las piezas de artillería), un *barbero*, que debía ser también cirujano, con el doble cometido de vigilar que se rapen a navaja cada 15 días los forzados y esclavos de la galera, y encargarse de los enfermos de la misma, y dos *consejeros*, que debían ser marineros prácticos, conocedores de la costa, para que ante un fuerte temporal, junto al capitán, el *cómitre* y *sotacómitre*, decidieran la mejor derrota y maniobra para la navegación.

En la documentación consultada aparecen dos destinos compartidos: el de *patrón*, encargado del control y custodia de los pertrechos de la galera, del cual se sugiere se nombre a uno de los *consejeros*; el de *contador*, responsable del control de la cuenta y razón de los caudales y de *escribano de raciones*, encargado de asistir al reparto de las mismas y dar fe de las distribuidas. Por otra parte, se establece en 90 el número de la *gente de remo* o *chusma*, organizados de la siguiente manera:

A menester la dicha galera para armar los 18 bancos que tiene 90 hombres de remo, los cuales se han de repartir y bogar de esta manera; los 54 dellos han de bogar

43 Sánchez Baena, 2010, 82.

44 AMNM, CFN, tomo 8, doc. 14.

desde la popa hasta el Arbol (palo mayor), a razón de tres por banco y los 36 restantes an de bogar den dos en dos, a cumplimiento de los dichos 18 bancos (...) Para el servicio desta galera serán menester 17 esclavos y estos pueden entrar en el número de los 90 que son menester para el remo, los quales an de saltar en tierra con buena guardia a hazer el aguada y leña y meter los bastimentos que se probeyeren para el sustento de la dicha galera.<sup>45</sup>

Para ciertos trabajos se determina que eran necesarios 17 esclavos, que entran en el número de los remeros. Por ejemplo, se utilizaban para saltar a tierra a hacer la *aguada* (provisión de agua), cortar leña y cargar las provisiones. Para bajar a tierra se les deshierra de la cadena que tiene cada banco, pero se les mantiene la *manilla* (calceta o grillete que se le ponía a la chusma en el tobillo del pie más próximo a la banda en la cual bogaban; nótese que bogaban mirando a popa). Durante los trabajos en tierra iban custodiados por soldados y cuando regresaban a bordo se les volvía a herrar. Se utilizaba preferentemente a los esclavos en los trabajos en tierra porque, en caso de fuga, les resultaba más difícil encontrar ayuda para esconderse que si fuesen forzados. Por tanto, la dotación o *plan* propuesto para la *Santísima Trinidad* queda organizado según aparece en la tabla 1.

Para controlar a la *chusma* se nombra a un *alguacil de galera*, que se encarga de las herramientas para herrar, de las que se utilizan para cortar leña y de los barriles y otros útiles para la aguada. Entre sus cometidos también está comprobar dos veces al día el estado de sus *prisiones*, y por la noche, al finalizar cada *cuarto* (turno de guardia), los soldados y marineros que lo hubiesen montado debían avisar al alguacil para que hiciera su *cerca* (ronda) comprobando las *prisiones* y contándolos. Si faltaba alguno tenían pena de prisión los que estuvieran de guardia en ese turno, y a los que se hallaban culpables, no probándose que le hubiesen ayudado a escapar, quedaban obligados, si era forzado el evadido, a bogar por él o pagar el sueldo de un *buenaboya* por el tiempo que le faltaba de cumplir de condena, y si era esclavo el que se fugó, debía pagar el precio en que se tasa-se su valor.<sup>46</sup>

Uno de los problemas más frecuentes era la «desaparición» de soldados y marineros sin licencia del capitán, pero la necesidad de estos en América era tan grande que si volvían no se les aplicaba ningún castigo, solamente no se les pagaba lo atrasado y comenzaban a contar con el sueldo desde el día que volvían a asentarse en el libro de registro (*alardes*).<sup>47</sup>

45 *Idem.*

46 *Idem.*

47 Sánchez Baena, Fondevila y Chaín, 2012.

CONSTRUCCIÓN Y OPERATIVIDAD DE LAS GALERAS DEL PERÚ

TABLA 1

DOTACIÓN GALERA <i>SANTÍSIMA TRINIDAD</i> 18 bancos (1580)			
Número	Clasificación		Tipología
56	Gente de cabo	Gente de guerra	1 capitán de galera
			1 caporal
			29 soldados
		Gente de mar	1 calafate
			1 maestro daxa
			1 remolar
			1 cómitre
			1 sotacómitre
			2 consejeros
			1 lombardero
			1 barbero
			12 marineros
			4 proeles
90	Gente de remo o chusma	73 forzados	
		17 esclavos	
146		Total	

Fuente: elaboración propia a partir de AMNM, CFN, tomo 8, doc. 14.

Podía haber soldados condenados sin sueldo a la galera, teniendo que dar una fianza que cubriera todo el tiempo de su condena. Además, podían estar en situación de *sobresalientes*. En el caso de ausentarse sin acabar de servir el tiempo establecido, se determinaba proceder contra su fiador, haciéndole pagar el tiempo que dejó de servir en razón de lo que gana un soldado ordinario en sueldo y sustento.<sup>48</sup>

Las raciones de comida que se van a dar a la gente de cabo de la galera *Santísima Trinidad* serán las estipuladas por la *Ordenanza de las Galeras de España*.<sup>49</sup> Así, el capitán tenía derecho a cinco raciones, los demás *oficiales*

<sup>48</sup> AMNM, CFN, tomo 8, doc. 14.

<sup>49</sup> Ordenanzas que nuevamente se hicieron para las galeras de Álvaro de Bazán, capitán, 1531, Archivo General de Simancas (AGS), Guerra y Marina, libro 5.º del Consejo de Guerra, hojas 6-11.-Relación del gasto que una galera hace en un año, con la gente ordinaria que ha de traer, 1560, AMNM, CFN, tomo XII, 313.

dos (en esa época se entiende por oficiales a los cómitres, a la maestranza, al lombardero o artillero, y al barbero, patrón, alguacil, contador y escribano), y a los soldados, marineros y proeles, una. Cada ración consiste en 26 *onzas* (747,5 gramos) de *bizcocho* (pan amasado con harina sin cernir y sin levadura, cocido dos veces, que duraba mucho tiempo), 12 onzas de carne fresca cuando están en puerto donde se pueda conseguir, y cuando están en la mar, de tocino o carne salada, o queso o pescado salado, a seis onzas por ración. También se incluye en la ración, media *azumbre* de vino (aproximadamente un litro). Al capitán y a los oficiales les correspondía una ración de bizcocho. Cuando a la gente de cabo se les daba pescado salado o fresco, también se les repartía aceite y vinagre a discreción, pues el patrón recibía, por cada mil raciones una *arroba* (16,133 litros) de aceite y cuatro de vinagre. Por otra parte, al dar estas raciones siempre debía estar presente el que actuaba de escribano, para dar fe del reparto.<sup>50</sup>

En cuanto a la alimentación que debía recibir la gente de remo de esta galera, también sabemos que era la estipulada por la Ordenanza. Así, a cada remero, al comenzar el día, 26 onzas de *bizcocho*, y a medio día repartían un caldero de menestra de habas o de garbanzos, a razón de media *fanega* (25,25 litros), guisado con un *cuartillo* (1,15 litros) de aceite. Si se acababan las existencias de menestra, se les daba *mazamorra* (guiso hecho con las migajas del bizcocho y agua, sazonado con aceite y sal). Según consta en la documentación, en el virreinato del Perú se le podía dar, con menos gasto que con la menestra, carne fresca y salada. También se especifica que cuando se exigiera un esfuerzo extraordinario a la *chusma*, como «doblar una punta» (pasar al otro lado) con «viento contrario» (el viento que viene por la proa tan cerrado, que no permite navegar de bolina o ciñendo) o dar caza a alguna embarcación, se debía dar a cada remero un cuartillo de vino para que no «desmayen», además del que se repartía en las Pascuas y las fiestas más importantes.<sup>51</sup>

Por lo que respecta a las imprescindibles raciones de agua, se especifica que en cada banco de la *chusma* ha de haber tres barriles de agua y en la *espalda* (la parte de la galera comprendida entre el comienzo de la cámara de boga y la carroza, estructura de madera para sustentar el tendal y proporcionar abrigo a los oficiales) cuatro a cada banda, debajo del *tabladillo* (cubierta de la espalda), que sirven para la mesa del capitán. Además, se deben llevar seis *pipas* de agua (barrica de madera con una

50 *Idem.*

51 AMNM, CFN, tomo 8, doc. 14.

capacidad de treinta arrobas, o sea 484 litros) y algunas *botijas* (vasija de barro cocido, redonda y de cuello angosto). Estas últimas las repartía por las cámaras el *cómitre* para ajustar la *estiba* (colocación de los pesos de forma que la embarcación consiga las mejores condiciones marineras para navegar).

Respecto a los palos o *árboles* de la galera, esta disponía de dos, un *árbol de mestre* o mayor, situado en la cámara de boga en una posición central algo desplazada hacia proa, y un *trinquete* (árbol de menor tamaño situado en la *corulla*) y hecho firme a las *bitas* (2 piezas de madera que sirven de apoyo al trinquete en las galeras). Estos palos eran *latinos*, es decir, tiples o hechos de una sola pieza, y rematados por un trozo postizo, el *calcés*, realizado de una madera diferente más fuerte que la del palo, en la cual se labraban dos cajeras para alojar las dos roldanas de bronce, por donde pasaban los dos *amantes* (cabos gruesos) que servían para izar y arriar la *entena* (verga de las velas) en que iba envergada la vela. El *calcés* formaba parte de la motonería (o *tallamen*) de la galera, pero se ajustaba tan bien al extremo del *árbol* que en todos los dibujos de galeras aparenta ser una pieza labrada del palo.

Las velas que llevaba el *árbol de mestre* eran dos: un *bastardo*, para vientos suaves, y una *borda*, de menor tamaño, que sustituía en la entena a la vela anterior cuando aumentaba la intensidad del viento. Estas velas eran *latinas*, es decir, triangulares. Sin embargo, cuando el viento arreciaba o había temporal, o *fortuna*, se izaba en este *árbol* una vela cuadrada o redonda, el *treo*, la única de este tipo que llevaban las galeras, que se empleaba para *correr fortuna*, es decir, aguantar o huir del temporal dándole la popa. El trinquete solo llevaba, en esta galera, una vela latina denominada con el mismo nombre que el *árbol*.

Para proteger la cámara de boga de la embarcación se debían hacer dos *tiendas* (abrigo o techo de lona, la que amparaba la popa se llamaba tendal) y dos *parasoles* para popa (piezas rectangulares de tejido que se colocaban lateralmente al tendal y a la tienda, por el lado del sol, para dar sombra) y otro tanto para la cámara de boga (en el documento está redactado confusamente, pues solo menciona las dos de popa, olvidándose de la cámara de boga, pues existían dos tipos de tiendas y de tendales, los de invierno de *sayal* y los de verano de *angeo*). En América empleaban la de *sayal* para el día y la de *lienzo* o *angeo* para la noche. También se dan instrucciones sobre cómo debe darse forma a los *bersos* (versos o paños) para adaptarse a la forma de la galera, quitando desde el ancho de la tienda a la

altura del *árbol* «cuatro dedos» (6,8 cm.) a cada verso. Al igual que con el paño para la vestimenta, en el corte para la galera también debía estar presente el *contador* de la misma.

Por lo que respecta a la artillería,<sup>52</sup> llevaba un *cañón de crujía*, llamado así porque iba situado en el extremo de proa de la crujía, en el espacio llamado *corulla*, a proa de la cámara de boga. De este cañón no se especifica su calibre: «un cañón de cruxia de 16 quintales»,<sup>53</sup> tan solo su peso. Esto indica que es una pieza de bronce, las cuales llevaban grabado el peso al salir de la fundición, pues este dato figuraba en los registros de pertrechos, para que cuando la pieza se *desfagonaba* o se rajaba, se pudiese emplear el bronce para fundir otras nuevas. Calcular el calibre con un dato tan variable como es el peso del arma es difícil, ya que la pieza podía ser cañón, medio o cuarto de cañón, y una pieza de un calibre y tipo determinado difería apreciablemente de peso según el fabricante, pero podemos estimar que su calibre rondaría entre las 6 y las 8 libras de peso de bala. Este es realmente bajo para cañón de crujía de una galera, que en esa época oscilaba en las piezas de artillería que no estaban normalizadas, entre un mínimo de 13 hasta un máximo de 30, siendo el calibre promedio de la bala de 19 libras.<sup>54</sup> Queremos resaltar que estamos hablando de calibre o diámetro de la bala, porque el de la pieza o cañón, expresado también en el peso de la bala teórica del diámetro interior del ánima del cañón, era superior, siendo la diferencia entre ambos el *viento*, margen que se dejaba para que la bala pudiera introducirse fácilmente en el *ánima* de la pieza.

En la *corulla* llevaba además otras dos piezas, una a cada lado del cañón de crujía: «Dos piezas de a 7 quintales cada una, para la proa».<sup>55</sup> Estamos igual que en el caso anterior. Sabemos que eran de bronce, pero no se especifican el tipo y el calibre. Estimamos que las piezas podían ser *medios sacres*, es decir *medios cuartos de culebrina* y el calibre de sus proyectiles sería de 4 a 4 ½ libras. Completaban la dotación de artillería «dos falconetes para la Popa, uno por banda».<sup>56</sup> Estas piezas eran de hierro, pues no se indica el peso, y estarían colocadas en la *espalda*. El *falconete* era la pieza de menor calibre del tipo *culebrina*, caracterizada por la gran longitud de su *ánima*. Su calibre puede estimarse en 1½ a 4 libras.

52 Fondevila y Sánchez Baena, 2012.

53 AMNM, CFN, tomo 8, doc. 14. (Un quintal equivale aproximadamente a 46 kg).

54 Fondevila y Sánchez Baena, 2012.

55 AMNM, CFN, tomo 8, doc. 14.

56 *Idem*.

Respecto al armamento portátil aparecen «70 picas de respeto; 20 partesanas». <sup>57</sup> Aquí las picas hay que entenderlas como *medias picas* o *chuzos*, más cortas y manejables en la cubierta de la galera que las picas. No hay mención a las armas de fuego, pues estas las traían los soldados y no estaban en el cargo de la galera. Los pertrechos para la artillería y arcabuces eran «8 Barriles de Polbora; 4 quintales de Plomo; un quintal de cuerda». <sup>58</sup> Por cuerda debe entenderse *cuerdamecha*, que servía tanto para los arcabuces de los soldados como para los *botafogos* o *botafuegos* de la artillería.

En cuanto a las cadenas y piezas para la *chusma* y las herramientas necesarias, el que realiza el informe parece que no conoce bien el significado de algunas de ellas, pues *calceta* y *manilla* son sinónimos: 36 *ramales* de cadena, tantos como remeros de un banco, que iba asegurada en sus extremos, paralela a este sobre la banqueteta (plataforma de madera sobre la cual bogaba la chusma). Los ramales se ajustaban a la calceta o grillete del tobillo del remero. Además, 150 manillas para herrar, 6 pares de *grillos* (espigas, para encadenar las dos muñecas), 26 calcetas, un botador, un martillo, un *dado* (pequeño yunque) para herrar y desherrar, y un *tajafierro* (cortafrión, cincel fuerte para cortar hierro en frío a golpes de martillo). Cuando bajaban a tierra los forzados o esclavos normalmente solo llevaban la calceta.

Por otra parte, se requerían 36 *ballesteras* (plancha de madera que une el banco de boga con el corredor) para que los soldados durmieran y 36 remos para bogar y 12 de *respeto* (repuesto). Completaban los pertrechos de la galera, además de las medicinas y las dietas para los enfermos:

30 costales para tomar el vestimento; las frazadas que fueren menester para los remeros; y lo de acarreto de respeto; algunos estoperoles [clavo corto de cabeza chata, grande y redonda, que sirve para clavar lonas, empavesadas y otros objetos que necesitan poco esfuerzo para mantenerse fijos]; *clabos de trillado* [entiéndase *tillado*, clavo del tipo ala de mosca, que tiene la cabeza formada por dos sectores de círculo doblados hacia abajo, para que estos se claven en la madera y que tenía unos 3 cm. de largo]; algunas tablas para la cruxia [corredor que va desde la espalda de la galera hasta la corulla en la proa, dividiendo en dos la cámara de boga]; un pie de cabra de yerro; 60 Pabeses [rectángulos de madera, con una aspillera en cada uno para los arcabuces, que, en caso de combate, se ponía verticalmente para proteger la cámara de boga] para defensa de la galera. <sup>59</sup>

No tenemos constancia de que dicha galera hubiese salido del puerto, ni hemos encontrado documento alguno sobre los gastos del imprescindible.

57 *Idem.*

58 *Idem.*

59 *Idem.*

ble despalme anual para mantenimiento, lo cual nos lleva a sospechar que acabase con sus fondos podridos por la *broma*, siendo este el motivo por el que se tuviesen que construir dos nuevas galeras.

### ***Las galeras Santiago el Mayor y Santiago el Menor***

En 1585 tenemos noticia de dos galeras recientemente construidas y surtas en el puerto de El Callao: la capitana *Santiago el Mayor* y la patrona *Santiago el Menor*. Es a través de una declaración hecha por los contra maestres y condestables de las dos embarcaciones<sup>60</sup> ante el capitán general de ambas galeras y del Mar del Sur, que informan sobre las necesidades de personal, pertrechos y coste de los mismos. Primero analizaremos por separado las dotaciones, el número de bancos y arboladura. Posteriormente, y de manera conjunta, los pertrechos y la artillería de ambas, para realizar una comparación de precios y vicisitudes de estas con una galera de la Escuadra de Galeras de España, con objeto de conocer la problemática y las diferencias de costo entre las construidas en Perú y en la metrópoli.

Por lo que se refiere a la galera capitana *Santiago el Mayor*, en el citado documento figura:

Y que son menester noventa y quatro remeros para treinta y quatro remos que tiene la Galera diez y siete por cada lado, los veinte y seis que hay de popa al mastel, treze por cada banda a tres remeros, y los ocho que hay del mastel a proa quatro por cada banda a dos remeros cada uno.<sup>61</sup>

De este párrafo resultaría que la «galera» era de 17 bancos bogando 17. En realidad hay que clasificarla como *galeota*. Este tipo de embarcación no llevaba *arrumbada*, ni *desbancaba* 2 bancos a cada banda para alojar el *esquife* y el *fogón*, pero como parece evidente que se desea transmitir la «reputación» de las galeras, hemos supuesto que el general de las mismas ordenó que la capitana dispusiese de *arrumbada* y del espacio tradicional para el *esquife* y el *fogón*. Así hemos considerado a la galera como de 19 bancos, bogando 17. También de esa declaración resultan, por una parte, la conformación necesaria de la planta o dotación de la galera y, por otra, la existente en ese momento. En la tabla 2 organizamos dicha información.

---

60 AMNM, CFN, tomo 26, doc. 21, fol. 26.

61 *Idem*.

CONSTRUCCIÓN Y OPERATIVIDAD DE LAS GALERAS DEL PERÚ

TABLA 2

DOTACIÓN GALERA SANTIAGO EL MAYOR 17 bancos (1585)							
DISPONIBLES				NECESARIOS			
Nº	Clasificación		Tipología	Nº	Clasificación		Tipología
23	Gente de cabo	G. guerra	1 Capitán Gral.	68	Gente de cabo	G. guerra	1 Capitán Gral.
			1 Capitán				1 Capitán
			1 Alférez				1 Alférez
			3 Gentilhombres <sup>62</sup>				41 Soldados
		G. mar	1 Patrón			G. mar	1 Patrón
			1 Cómitre <sup>63</sup>				1 Cómitre
			1 Sotacómitre				1 Sotacómitre
			1 Proveedor				1 Proveedor
			1 Escribano				1 Escribano
			1 Alguacil				1 Alguacil
			1 Barbero				1 Barbero
			1 Despensero				1 Despensero
			1 Condestable				1 Condestable
			1 Artillero				1 Artillero
			10 Marineros y soldados				1 Remolar
	1 Carpintero						
	1 Calafate						
	1 Barrilero						
	10 Marineros						
36	Gente de remo		36 Remeros	94	Gente de remo		94 Remeros
59			Total	162			Total

Fuente: elaboración propia a partir de AMNM, CFN, tomo 26, doc. 21.

En ese momento el plan de la nave estaba cubierto solo en un 36 %. De *gente de remo* faltaba más de la mitad (62 %), de la gente de guerra casi la totalidad y de la de mar alrededor de un 40 %. Es de destacar que no tienen, ni se consideran necesarios, los dos *consejeros* sin los cuales no se puede navegar ni siquiera costeando. De ello se desprende que a ninguno

62 Condenados a servir sin sueldo en la galera, aunque se especifica que no se deben contabilizar en el estado actual de la embarcación.

63 Que también cobra como carpintero y remolar.

de los que forman la Junta se le pasa por la cabeza, desde el principio, que las galeras salgan alguna vez del puerto de El Callao, como se corrobora al encontrarse ambas podridas al cabo de año y medio.<sup>64</sup>

En cuanto a los palos, la *Santiago el Mayor* arbolaba *trinquete* y *árbol de mestre* como la *Santísima Trinidad*:

Y que ha menester dos mil doscientos treinta y dos varas de Lonas para las velas que duraran quinze años las ochocientas cuarenta varas para un bastardo y las trecientas y treinta varas para la borda, las trescientas y cincuenta varas para el treo, las doscientas varas para el trinquete y lo demas para mantiletes, sabas (fajas), filoibindas (filo y bandas) y otras cosas de las velas.<sup>65</sup>

En la galera patrona *Santiago el Menor*, el número de bancos por banda es de 13, a dos remeros por banco. «Y que ha menester cincuenta y dos Remeros para veinte y seis remos, treze por banda, que tiene a dos remeros por cada remo».<sup>66</sup> Creemos que esta embarcación, que corresponde a la clasificación de *bergantín* (algo crecido de manga, puesto que este llevaba solo un hombre en cada remo, y aquí lleva dos), ya que no tenía ningún banco desbancado para alojar el *esquife* o el *fogón*, tanto por sus pequeñas dimensiones como por no aparecer ningún pertrecho o gasto de dicha barquilla. Tampoco podía llevar *arrumbada*, por mucho que se la quisiera llamar galera real, por sus pequeñas dimensiones, y dado que la única pieza que llevaba, a la que se denomina «cañón de crujía», era en realidad un sacre o una moyana de 3,5 libras de bala, como se demuestra por el peso y material de las pelotas. Sobre este punto volveremos cuando analicemos el armamento. De la declaración podemos inferir, por una parte, la conformación necesaria de la planta de la galera y, por otra, la existente en ese momento<sup>67</sup> (tabla 3).

Como vemos, la *Santiago el Menor* estaba aun más necesitada. Faltaba casi la totalidad de gente de remo, y de gente de guerra no había nadie. En cuanto a la de mar, solamente estaba la mitad de la necesaria. En resumen, había que cubrir el 90% de la dotación para que la galera estuviese operativa. En cuanto a la arboladura llevaba, como era usual, un árbol maestro o mayor y un trinquete.

Y que ha menester mil cuatrocientas veinte y cinco varas de Lona para velas de quinze años, las seiscientas varas para el bastardo, las cuatrocientas y cincuenta varas para

64 Levillier, 1925, vol. X, 390.

65 *Idem.*

66 *Idem.*

67 AMNM, CFN, tomo 26, doc. 21, fol. 26.

TABLA 3

DOTACIÓN GALERA SANTIAGO EL MENOR 13 bancos (1585)							
DISPONIBLES				NECESARIOS			
Nº	Clasificación		Tipología	Nº	Clasificación		Tipología
6	Gente de cabo	G. guerra	0	34	Gente de cabo	G. guerra	1 Cabo
							22 Soldados
		G. mar	1 Patrón			G. mar	1 Patrón
			1 Cómitre				1 Cómitre
			1 Artillero				1 Alguacil
3 Marineros	8 Marineros						
2	Gente de remo		2 Remeros	52	Gente de remo		52 Remeros
8			Total	86			Total

Fuente: elaboración propia a partir de AMNM, CFN, tomo 26, doc. 21.

la borda, y doscientas veinte y cinco varas para el Treo, ciento y cincuenta varas para el Trinquete, que a seis reales cada vara costará nuevecientos y cincuenta Pesos, que partidos en quince años, que pueden durar las dichas velas se echan de desminucion dellas setenta e nueve Pesos cada año de costa.<sup>68</sup>

Pasando ahora a los pertrechos de ambas galeras, se hace un listado muy poco detallado de las dos embarcaciones:

Y en cumplimiento de lo que su merced les manda que digan y declaren lo que al presente tienen las dichas Galeras, dicen que tienen los remos, las velas, másteles, xarcia, cables, anclas que han menester para navegar y que la Galera Capitana tiene tres piezas de artillería, que son un cañón de cruxia, y dos piezas pequeñas a sus lados, y dos tiendas y dos tendales una de angeo y otra de sayal [...] Y que la Galera Patrona tiene un cañón de cruxia y dos tiendas y dos tendales de Angeo y de Sayal.<sup>69</sup>

Esta relación es bastante inusual, pues el patrón era responsable de todos los pertrechos y debía llevar un registro completo, con las altas y las bajas, y la correspondiente justificación de su deterioro o pérdida, con excepción de las armas, pólvora y piezas de artillería, de las cuales se encargaba el condestable de la misma forma que el patrón. Llama la atención que no se detallan pertrechos de gran importancia para la navegación, como por ejemplo cuántos remos hay y qué cantidad se tiene de reserva

68 *Idem.*

69 Levillier, 1925, vol. X, 391.

(con mala mar solían romperse algunos); de cuántas velas y de qué tipo se disponía y en qué estado estaban; de cuánta pipería y barrilamen para almacenar agua, pues debido a la numerosa dotación y al gran consumo, las galeras tenían que hacer aguada cada semana; de cuántos arcabuces, cuerda, pólvora y pelotas se dispone para ellos y para la artillería; de qué número de *ferros* se dispone (el ferro es un rezón de cuatro uñas sin cepo; las anclas que se mencionan en la declaración arriba citada tienen dos uñas y un cepo transversal, en consecuencia no pueden ser izadas a bordo y estibadas con los *arganos* —especie de grúa—, pues estas embarcaciones necesitaban cuatro *ferros* con las correspondientes *gúmenas* o cabos). Veamos lo que contestan los cómitres y condestables a la pregunta de

que cosas había menester cada una de las dichas Galeras para andar bien aviadas y aderezadas de velas, másteles y entenas, xarcia, cables, anclas, tiendas, tendales, remos, y de todas las demas cosas que ordinario habran menester, y lo que les perezze que podrá costar lo que declaren.<sup>70</sup>

Farragosa sería la relación de todos los pertrechos que se piden y los precios en que se valoran, y además muy difícil de comparar, pues las partidas de gastos de las galeras de la Escuadra de España que conocemos son congruentes, mientras que las propuestas de los dos cómitres son una mezcla incoherente de materiales y acciones que pretenden justificar un elevado gasto futuro, en las cuales solo aparece el precio final. En consecuencia, solamente compararemos algunos de los más significativos.

Exponemos algunos ejemplos del documento de las galeras *Santiago el Mayor* y *Santiago el Menor* (que llamaremos A) y su comparación con el gasto tipo anual de una galera de la Escuadra de España (que llamaremos B) de la misma época:

[A] Y que ha menester cada año retovar y renovar los masteles y las vergas que se quebraren o pudieren, y que se retovaran, adovaran con cien pesos cada año.

[B] Un arvol (lo mismo que mástel) que montan veinte y dos mil y quatroçientos y quarenta maravedís; podrá servir diez años y a la dicha razon sale en uno (año) dos mil y dozientos y quarenta y quatro maravedís»; (B) «Dos entenas costaran sesenta ducados que montan veinte y dos mil y quatroçientos y quarenta maravedís; podran servir quatro años y a la dicha razon sale en cada uno cinco mil seiscientos y veinte y cinco maravedís digo y diez maravedís.<sup>71</sup>

Para comenzar diremos que los mástiles de las galeras no se *adobaban* (carenaban). Si se *sentían* (aparición de grietas) no se podían reparar

<sup>70</sup> *Idem.*

<sup>71</sup> Bauer, 1921, 453-458.

como en los buques de aparejo de cruz. No quedaba más remedio que cambiarlo al llegar a puerto. No está claro lo que quieren decir con *retobar*, que hoy en día se entiende por cubrir de cuero. Lo más parecido que podría hacerse en el árbol era forrar de cuero las *palomas* o *gazas* de los *amantes* que servían para sostener la *entena*.

En cuanto a la estimación del gasto, pasando todo a reales de vellón, resulta que un árbol cuesta 660 reales en España importado de Flandes, y se supone que podía durar hasta diez años, y la estimación anual del documento A de gastos de entenas y arboladura es de 1.500 reales de vellón. Teniendo en cuenta que los árboles de las galeras de El Callao debían ser de *maría* (madera de gran resistencia que no había que importar), el gasto anual previsto supera a lo que cuesta en España comprar anualmente dos árboles maestros de importación. Otro ejemplo:

[A] Y habrá menester seis quintales de sebo, y tres quintales de brea, y dos quintales de estopa, y dos mil clavos de barrote, y quinientos clavos de escora, y ocho tablas para dar carena cada año, y que roldanas, y motones, y aderezar pernos, y chavetas de los remeros, y para calzar Hachas, y otras cosas tocantes a esto que costaran quatrocientos cincuenta pesos cada año.<sup>72</sup>

[B] «Costara el adovio de una galera en todo un año, con clavazón, brea y estopa, madera y maestranca ciento y treinta ducados, que montan quarenta yocho mil setecientos y cincuenta maravedís».<sup>73</sup> (B) «Sebo para espalmar la dicha galera diez y seis quintales».<sup>74</sup>

Cuando la galera estaba preparándose para salir de la invernada se le recorría la obra viva, o parte sumergida del casco. Se le daba un *despalme de fuego* para matar la *broma* y se cambiaban las tablas del forro podridas, se calafateaban las *costuras* del casco y se finalizaba dando una mano de sebo a toda la obra viva, para proteger el casco y disminuir la resistencia al avance. Durante los siete meses de actividad, la galera debía despalmarse, es decir, rascar toda la obra viva para librarla de algas, lapas y otra vida marina y dar una capa de sebo al casco, con un intervalo de un mes como máximo. Eso hace, contando el ensebado del carenado o adobío, un mínimo de siete veces. Por tanto, una galera de la Escuadra de España gastaba como mucho 2,28 quintales en cada ensebado del casco. Si tenemos en cuenta que la superficie de obra viva de la *Santiago el Mayor* era menos que la mitad de la de una galera de la escuadra española, se deduce que con

72 AMNM, CFN, tomo 26, doc. 21.

73 Bauer, 1921, 453-458.

74 *Idem*.

un quintal de sebo era más que suficiente para dar carena. En consecuencia sobran cinco quintales de los seis pedidos para la obra.

Otro dato que llama la atención es el valor de los materiales necesarios para la carena anual. Entre los citados en el documento A aparecen *rol-danas* (polea) y *motones* y cosas tan ridículas y de nimio valor como las *chavetas*, pequeñas cuñas de hierro que se utilizaban para asegurar la *calceta* o grillete del tobillo del remero al ramal de cadena del banco, o para calzar una herramienta a su mango. Sin embargo no mencionan el gasto más importante: la maestranza. Si comparamos el valor indicado en el documento A, 6.750 reales de vellón, con el del documento B, 1.433,8 reales, si consideramos que este último lleva incorporado el elemento más caro, la maestranza, y que el gasto B corresponde no solo al de poner en servicio la galera después de la invernada sino también a las averías producidas durante los siete meses de actividad por mal tiempo, varadas, etc., podemos colegir que, una vez aplicado al documento A los costes de la maestranza, no solo para la carena anual, sino también los correspondientes a los siete meses de actividad en la mar (cosa que creemos que no se les pasó por la cabeza a ninguno de los componentes de la Junta), el coste superaría más de diez veces el correspondiente al presupuesto B. Estos excesos en la petición de materiales para las carenas y el coste de las mismas, especialmente en los sueldos de la maestranza, incluyendo las negligencias interesadas para que la embarcación tenga que volver a ser carenada, serán un mal endémico en el virreinato del Perú, incluyendo las naves mancadas, como sostienen Pérez-Mallaína y B. Torres: «Así pues las carenas siguieron siendo una ruina para la real hacienda y una bendición para todos aquellos implicados directa o indirectamente en su ejecución».<sup>75</sup>

El estudio de la relación de gastos anuales de las galeras nos descubre otra carencia importante: la falta de mención de partidas fundamentales para el servicio de la galera. Así, faltan las botas de estiba y las cuarterolas para el agua de la gente de cabo, la gente de remo tenía su agua en los barriles que se estibaban en los remiches; faltan las gavetas para dar de comer a la chusma, el caldero para la comida, otro para la brea y sebo y otro para los enfermos; faltan los cueros para los bancos, que, además de proteger las nalgas de los remeros en el retroceso de la boga, colgando hasta la cubierta, protegían a estos del frío cuando descansaban o dormían; no se mencionan las herramientas para que la chusma hiciera *leñamen* al tiempo de la *aguada*, ni el coste de la renovación de los *ferros* y un largo etcétera.

<sup>75</sup> Pérez-Mallaína y Torres Ramírez, 1987, 133.

Es evidente que estamos ante un documento que pretende cubrir las apariencias de un informe competente sobre el estado de las galeras y sobre las necesidades de gasto anual de las mismas. Pero la realidad es que estamos ante un caso claro de fraude contra la Real Hacienda y de falsificación del estado en que se encuentran estas embarcaciones, en el que participan todos los presentes, desde el intitulado «muy ilustre Señor Pedro de Arana Capitán General de las dos Galeras de S.M. que están en este Puerto y de la Mar del Sur y deste Pueblo y Puerto por S.M.»,<sup>76</sup> hasta el escribiente que redacta el acta, pasando por el pluriempleado «Tomas de Ribas Comitre Carpintero y Remolar de la Galera Capitana»,<sup>77</sup> que suponemos que además de cobrar por esos tres empleos, también cobraría por los de carpintero y remolar de la otra galera, la patrona, porque esta no tiene esos oficiales ni tampoco se piden en las necesidades de la dotación. Es más, creemos que la galera capitana no tenía velas, pues en el detalle de lo que tiene solo aparecen dos *tiendas* y dos *tendales*, y, cuando estas galeras se *desbaratan* en 1587, no se aprovecha nada para las nuevas que se van a construir en El Callao.<sup>78</sup> La falta de las tiendas y tendales, que estaban permanentemente montadas en puerto y que según los registros de la Escuadra de Galeras de España duraban un año y medio, es explicable, pero las velas se guardaban en su cámara y deberían estar intactas y haber pasado a las nuevas embarcaciones, pues aunque serían de menor tamaño que las que necesitaban estas últimas, podrían haber servido para confeccionar las más pequeñas o el *treo*. Con la excepción del cañón de crujía, no hay constancia de que se aproveche para las nuevas galeras, que se construirán en 1590, ningún perrecho de las anteriores.<sup>79</sup>

Por lo que respecta a la artillería que tienen en ese momento las dos galeras es la que se considera necesaria, ya que en la relación de gastos anuales no se propone ningún aumento. La capitana montaba un cañón de cruxia y dos piezas pequeñas, mientras que la patrona solamente un cañón de cruxía. Del cañón de crujía de la capitana solo sabemos que lanzaba pelotas de hierro, por lo cual hay que suponerle un calibre de 4 libras o superior. Las dos piezas menores que lanzan pelotas de plomo hay que considerarlas falconetes o, más probablemente, esmeriles con un calibre de 3 libras o menor. «Y diez quintales de Plomo, y hierro, para municion

---

76 AMNM, CFN, tomo 26, doc. 21.

77 *Idem*.

78 Levillier, 1925, vol. X, 390-391.

79 *Idem*.

de las tres piezas».<sup>80</sup> Del cañón de crujía de la patrona sabemos más: «Y que la Galera Patrona habrá menester un Cañón de Cruxia de quince quintales como el que al presente tiene y para el treinta pelotas de Plomo y hierro, que pesen ciento y diez libras».<sup>81</sup> Las treinta pelotas pesan cada una 3 libras, y las balas de plomo con dados o perdigones de hierro son características de los esmeriles,<sup>82</sup> se trata, pues, de un esmeril de 3 libras de calibre.

Pasemos ahora al tema de la previsión de gastos de la artillería, dada por los condestables de las dos galeras. Dejando sin comentar las necesidades de pólvora, porque podrían deberse al gasto en salvas, veamos algún párrafo del citado documento:

(Galera Capitana) Y diez quintales de Plomo, y hierro, para munición de las tres piezas, y los cincuenta Arcabuzes que ha de tener la dicha Galera [...] Que habrá menester cucharas para cargar la Artillería, y Tachuelas, hilo de alambre, zoquetes, cucharas para derretir plomo, y hazer balas, hilo de acarreto, madera para hazer cuñas, pellejos para limpiar las piezas [...] Que habrá menester una Guindaresa que pese seis arrobas para zallar el cañón de cruxia. [...] Y que la Galera Patrona habrá menester un Cañón de Cruxia de quinze quintales como el que al presente tiene y para el treinta pelotas de Plomo y hierro, que pesen ciento y diez libras, y ciento e veinte libras de polvora, y cucharas para cargar y hazer valas, zoquetes, cuñas.<sup>83</sup>

Analizada toda la información, la artillería de la galera capitana no está en condiciones de disparar. Carece de los útiles para cargar y limpiar el cañón, no tiene pelotas o balas para las piezas, por eso se pide hierro para la munición del cañón de crujía y plomo para las piezas menores. Pedir hierro para las balas es un desatino, pues eran necesarios unos moldes especiales para realizarlas, que solamente se tenían en las fundiciones de artillería. Además, el cañón de crujía no podía disparar por carecer de dos cabos fuertes para subir dicha pieza de su estiba al pie del árbol dentro de la propia crujía, donde se le colocaba hasta el momento de usarlo en combate, para disminuir el riesgo de *quebranto* de la galera cuando había mala mar.<sup>84</sup> Por un documento posterior sabemos que este cañón era *corto* (de poco calibre) para ser utilizado en la galera nueva, y tampoco servía para un galeón, y lo que es peor, que tenía el «fogón remendado», es decir, que estaba *desfogado* (pieza inservible).<sup>85</sup> El «remiendo» tenía que ser una

80 *Idem.*

81 *Idem.*

82 Fondevila y Sánchez Baena, 2012, 202-203.

83 Levillier, 1925, vol. XI, 390-391.

84 Fondevila, 2011b, 15-47.

85 Levillier, vol. X, 1925, 403.

auténtica chapuza, probablemente no se había disparado desde que esta se hizo, y suponía un riesgo para los artilleros de la pieza.

Pasando a la galera patrona, el único cañón con el que contaba en ese momento estaba también *desfognado*, es decir, el orificio del fogón de la pieza se había agrandado por el uso hasta hacer inútil la pieza. En este caso ni se intentó «remendar». Además, la relación de los futuros gastos anuales de este armamento es disparatada y se intenta ocultar el hecho de que se carece de munición, la poca entidad de las piezas y la circunstancia de que una esté inútil y la principal, el cañón de crujía, probablemente también. Como en el caso de los *cómitres*, los *condestables* ocultan el sinsentido de que un barco de guerra esté listo para salir a la mar cuando no tiene armas para combatir.

Después de lo descrito, la vida de estas dos embarcaciones no sería muy halagüeña. Así, al año y medio de ser construidas, tuvieron un triste final: «Las dichas dos galeras se sacaron a tierra y se hallaron tan podridas que no podran ser para ningún efecto y ha sido maravilla no averse abierto y hundido en el puerto».<sup>86</sup> Ello corrobora la falta de operatividad y mantenimiento y el abandono en el que se vieron sumidas desde el principio.

### ***Dos nuevas galeras de reemplazo***

Debido a la ruina total en que se encontraban las galeras *Santiago el Mayor* y *Santiago el Menor*, en julio de 1587 se toma la determinación de construir dos nuevas en El Callao:

Ytem que por la madera questa mandada traer para hazer dos galeas rreales en este puerto para los dichos efectos como esta acordado y la brevedad del tiempo pide que se ponga algun rremedio en esto pues la galera patrona y capitana están perdidas y podridas de manera que no son de ningún efecto ni provecho.<sup>87</sup>

Se decide que las nuevas galeras serán mayores que las anteriores, ya que de esa manera podrían ir a Panamá y volver para escoltar a los galeones de la plata, pero, sobre todo, su objetivo será la defensa del puerto de El Callao y de las costas del virreinato.<sup>88</sup>

La que será la capitana, y de la que desconocemos su nombre, por sus características va a ser la primera galera ordinaria de *26 bancos por banda bogando 24* que se construye en América en el siglo XVI, similar a las de

<sup>86</sup> *Ibidem*, 420.

<sup>87</sup> *Ibidem*, 390-391.

<sup>88</sup> *Ibidem*, 284-285.

la Escuadra de Galeras de España. La otra, nombrada *Santa María*, de 22 bancos, será la patrona, que plantea una cierta discusión al parecerse más a una *galeota*. Podemos inferir que fue construida sin *corulla* ni *arrumbada*, ya que llevaba dos remeros por banco, además de no dejar hueco para el *fogón*, ni para el *esquife*.

Según Ricardo Cappa,<sup>89</sup> en 1588 estaba construido en El Callao el casco de una galera llamada *Santa María*, que tenía la dotación de *gente de cabo* incompleta, faltando por nombrar en el *plan* de dicha embarcación un capellán, un piloto, dos consejeros, diez marineros, un cirujano (barbero), un caporal y cuatro proeles. En el tintero se quedaron los soldados que debería mandar el caporal y que eran la parte más importante de la fuerza de la galera, cuyo número estimamos en unos 29.

En cuanto a la *gente de remo* y su distribución en la embarcación, los datos que nos proporciona dicho autor indican que había 119 forzados útiles para el remo y 4 inútiles; que la galera montaba 15 bancos por banda en el cuartel de popa, de la espalda al árbol, «armados de cuatro a cuatro», es decir, cuatro hombres por banco manejando un solo remo, lo cual exigía 120 remeros. El cuartel de proa, del árbol a la proa de la cámara de boga, montaba 7 bancos por banda, «armados de tres en tres», lo que supone 42 hombres más, con un total de 162 remeros. Por tanto, faltaban 43 para completar la *gente de remo*.

La cifra de remeros necesarios no nos parece creíble. Las galeras españolas solo empezaron a bogar de cuatro a cuatro en el cuartel de popa a partir de 1584 en que se autorizó este aumento en la *chusma*, mientras el de proa seguía siendo de tres a tres. Pero, sobre todo, una «galera» de 22 bancos, en esa época correspondía a una *galeota*, que además de carecer de la *corulla* y de las *arrumbadas*, no tenía desmontados los dos bancos de cada banda a la altura del árbol, de modo que la relación de la longitud con las respectivas cámaras de boga, expresadas en espacio entre bancos es, al menos, de 22 a 28. Con esa relación no serían posibles los cuatro hombres por banco en el cuartel de popa y dudosísima la de tres en el de proa. La cifra mayor de *gente de remo* necesaria estimamos que sería de unos 90, mientras que la de cabo de aproximadamente 50.

Pero el dato definitivo lo encontramos en 1588, cuando el virrey conde del Villar advierte que el número de remeros necesarios para las dos galeras era de unos 300 forzados.<sup>90</sup> Si la de 22 bancos necesita, según la documenta-

<sup>89</sup> Cappa, 1894, 63-64.

<sup>90</sup> Levillier, 1925, vol. XI, 172.

ción consultada por Cappa, unos 160, parece ilógico que la de 26 bancos tuviera igual o menor número de remeros. En cualquier caso, la cifra exagerada de forzados para la *Santa María* nos parece un ejemplo más del fraude, ya puesto en evidencia en las galeras *Santiago el Mayor* y *Santiago el Menor*. Y en este caso también con los sueldos de las personas supuestamente embarcadas en la *Santa María*, pues los forzados se emplearían, posiblemente, para trabajos de fortificación, sin que se les enseñase a bogar.

Es evidente que la falta de *chusma* fue una constante durante todo el período y, para el caso de estas galeras, se vuelven a proponer algunas soluciones ya conocidas: que los delincuentes con penas de galeras de los dos virreinos pudieran pasar al puerto de El Callao, la compra de esclavos negros en Cabo Verde «a precios moderados» y la utilización de algunos buenasboyas, que eran difíciles de encontrar aunque tenían unos jornales altos.<sup>91</sup> Debemos reseñar que en las galeras de El Callao, el nombre de «buena boya» no se aplicaba solamente al remero voluntario, sino también a aquellos negros esclavos que sus dueños ponían al remo para aprovecharse de los sueldos, que ellos controlaban.<sup>92</sup> En cualquier caso, la dificultad parecía insalvable ya que en abril de 1589 el virrey vuelve a reiterar la necesidad de *buenas boyas* y de *mandadores*, siendo el problema de estos últimos que «la gente de mar de acá no se quiere ocupar en esto».<sup>93</sup>

En la escasa información que hemos localizado sobre los pertrechos y el armamento de estas dos nuevas galeras, un documento fechado el 26 de febrero de 1590 nos da cuenta del estado de las mismas:

Los basos de las galeras son muy buenos y la capitana tiene veynte y seis bancos y la patrona veynte y dos la qual halle sin chusma, xarcias, arboles ni otra cosa a la capitana le faltan setenta o ochenta remeros (recordar que una galera ordinaria de este tipo necesitaba 170 remeros) y esta desproveida de lo demás que ha menester.<sup>94</sup>

Si consideramos que en la Escuadra de Galeras de España se estimaba que una galera con *chusma* nueva necesitaba un año de aprendizaje para poder enfrentarse a operaciones de guerra, unido a la tremenda falta de aparejos, pertrechos y artillería, vemos lo lejos que se estaba de tener operativas estas dos embarcaciones. Además, este es el último ejemplo de la rapiña que se hizo con los pocos pertrechos de las dos galeras anteriores.

91 *Idem*.

92 *Ibidem*, 1926, vol. XII, 102.

93 *Ibidem*, 1925, vol. XI, 218.

94 *Ibidem*, 1926, vol. XII, 99.

En lo referido a la operatividad de las dos embarcaciones, la siguiente propuesta es bastante esclarecedora en cuanto a la organización y utilización de dichas galeras:

Pasados estos tres meses que son los en que los enemigos pueden entrar por el estrecho entiendo hazer varar las galeras en tierra y ponerlas en una atarazana porque desde que se hicieron no an sido de ningún efecto ni navegado una legua.<sup>95</sup>

Así, una vez finalizado el peligro de ataques enemigos, determinado por el fin del verano austral, se piensa en subirlas a tierra durante la inverna, lo cual parece una sabia medida pues las protegería de la *broma* y de las inclemencias del tiempo. Pero parece que esta decisión solo era pura teoría. Finalmente no se varan las galeras para no perder la «reputación de ser un puerto de galeras».<sup>96</sup>

Se suceden las medidas contrarias a la operatividad de estas naves: se decide solo sustentar una única galera,<sup>97</sup> retirar los oficiales (maestranza)<sup>98</sup> y enviar a los forzados a hacer el fuerte del puerto, aunque se repite en la documentación que estas costas solo se pueden defender con navíos o galeras.<sup>99</sup> Esto último indica el interés de que llegaran más embarcaciones a El Callao, donde las reparaciones tenían un costo mayor, pues las maderas había que traerlas de Guayaquil y de Chile. El contrasentido de construir dos galeras cada tres o cuatro años se explica por la llegada de recursos económicos y para poder emplear su chusma en otros trabajos en tierra.

El epílogo de estos dos buques llega dos años después, el 27 de mayo de 1592. La historia volvía a repetirse. En esa fecha ambas embarcaciones se quedan sin gente y la *chusma* se envía a las galeras de Cartagena de Indias.<sup>100</sup> A comienzos de 1593 el marqués de Cañete informaba al rey que en El Callao había «dos galeras mui mal apercebidas, de ningun provecho y mucha costa».<sup>101</sup>

La última noticia que tenemos de una de las dos galeras, suponemos que corresponde a la de 26 bancos por ser la más grande y la última construida, es del mes de diciembre de 1599, en una carta remitida a la corte por el virrey Luis de Velasco, donde informaba que para la defensa del puerto

---

95 *Ibidem*, 100.

96 *Ibidem*, 250.

97 *Ibidem*, 149.

98 *Ibidem*, 150.

99 *Ibidem*, 152.

100 *Ibidem*, 290.

101 *Ibidem*, vol. XIII, 15.

de El Callao, y una vez que «la Armada se hazia a la vela», mandó que en dicha embarcación (suponemos que no quedaba mucho más que el casco) hubiese gente de guerra,<sup>102</sup> probablemente para evitar que los holandeses, que en 1600 cruzaron el estrecho de Magallanes, la quemasen.

## Conclusiones

La aparición de Drake en 1578 en el Pacífico impulsó el uso de las galeras para la defensa de las costas del Perú, siendo las primeras que se construyeron en América. Entre 1579 y 1600 tenemos constancia de que se realizaron cinco, de ellas solamente una, cuyo nombre desconocemos, tiene el número de bancos para la boga (26) que caracterizaba a las denominadas *ordinarias* que se utilizaban en España. Las cuatro restantes son una propuesta constructiva original del virreinato, donde la característica más reseñable es la reducción de sus dimensiones y del número de bancos: *Santísima Trinidad* (18), *Santiago el Mayor* (17), *Santiago el Menor* (13) y *Santa María* (22). Aunque el astillero más importante estaba en Guayaquil,<sup>103</sup> será en El Callao donde se construyan las dos galeras reales más grandes de este período.

La primera conclusión sobre estas naves de remo autóctonas es clara: eran más pequeñas que las que se construían en el Mediterráneo y su mantenimiento era mucho más costoso para la Corona. Estas galeras estaban mal dotadas y peor mantenidas y al poco tiempo dejaban de estar en condiciones para navegar, lo que explica que su utilización no tuviera demasiado éxito. La lejanía de la corte y el desconocimiento sobre la construcción y organización de estas embarcaciones por los virreyes, supusieron que su administración estuviera expuesta con mayor facilidad a los fraudes, constituyéndose estos en un mal endémico.

Se han podido comprobar las dificultades existentes para completar las dotaciones tanto de *gente de cabo* (*guerra y mar*) como, sobre todo, de la imprescindible *gente de remo*. Es evidente que la falta de *chusma* fue una constante y un determinante importante durante todo el período, proponiéndose soluciones como que los delincuentes con penas de galeras en Indias pasasen al puerto de El Callao, la compra de esclavos negros o la utilización de buenos boyas. Algunos miembros de la gente de mar, sobre

102 *Ibidem*, vol. XIV, 226.

103 Laviana, 1983.

todo la maestranza, tenían dos o tres empleos dentro de la misma galera o los simultaneaban con los de los galeones. Ello significaba que una parte de los empleos venían determinados para servir indistinta y simultáneamente en las unidades navales que conformaban la Armada del Mar del Sur, más que por asignación a la dotación de una embarcación concreta. La ausencia en el *plan* de algunas de estas galeras de los *consejeros*, imprescindibles para la navegación, indica que desde el principio no estaba previsto que saliesen a navegar, como literalmente encontramos en la documentación: «no han sido de ningún efecto ni navegado una legua».

También se evidencia que la mayoría de las veces las declaraciones que se realizan solo pretendían cubrir las apariencias de un informe competente sobre el estado de estas galeras y las necesidades de gasto anual de las mismas. Pero realmente estamos ante varios casos de claro fraude contra la Real Hacienda y de falsificación del estado en que se encuentran estas embarcaciones, en el que participan todos, desde el capitán general hasta el *cómitre*. Uno de los ejemplos más evidentes de estos desatinos y carencias es la artillería que montaban algunas de estas galeras, donde se pone de manifiesto la poca preparación y conocimientos para el buen funcionamiento de un aspecto fundamental de un buque de guerra.

La actuación de construirlas aunque no de mantenerlas —lo que supone una corta vida de estas para luego tener que volver a construir nuevas unidades— solo se entiende a partir de un doble interés: disuadir al enemigo y conseguir grandes asignaciones económicas para la construcción y el supuesto mantenimiento de las mismas. En la práctica dichas embarcaciones no se realizaron para la defensa de las costas, sino exclusivamente para la defensa del puerto de El Callao, que de esta manera obtenía la llamada «reputación de puerto de galeras», con todo lo que ello conllevaba en importancia, prestigio, medios materiales, humanos y asignaciones económicas a las instituciones de la ciudad, donde una parte de estas recaía en la gente de cabo y en los altos cargos de la Armada del Mar del Sur. El mayor costo de estas embarcaciones en Indias, conocido y asumido por la Corona desde el principio, se terminaría convirtiendo en la coartada perfecta para el desfase y los fraudes presupuestarios. Por ello, y aunque las galeras fueron perdiendo protagonismo, durante el siglo XVII se siguieron construyendo algunas unidades más pequeñas en el virreinato del Perú.

Recibido el 25 de marzo de 2015

Segunda versión el 20 de septiembre de 2015

Aceptado el 30 de septiembre de 2015

**Referencias bibliográficas**

- Bauer Landauer, Ignacio, *Don Francisco de Benavides, cuatralvo de las galeras de España*, Madrid, Imprenta de Jesús López, 1921.
- Bradley, Peter T., *Spain and the Defence of Perú, 1577-1700*, Raleigh, LuliPr, 2009.
- Cappa, R.P., *Estudios críticos acerca de la dominación española de América. Parte Tercera. Industria Naval*, Madrid, Librería Católica de Gregorio del Amo, 1894.
- Castañeda, Luis Hernan, «Personas fidedignas y palabras formales: estrategias de legitimación del narrador historiográfico en la cuarta parte de la Crónica del Perú de Pedro Cieza de León», *Hispanic Review*, 79, 3, University of Pennsylvania, 2011, 399-423.
- Clayton, Lawrence A., *Los astilleros de Guayaquil colonial*, Guayaquil, Archivo Histórico del Guayas, 1978.
- Cossío, José M.<sup>a</sup> de, *Autobiografías de Soldados (Siglo XVII)*, Madrid, Ediciones Atlas, 1956.
- Díaz Blanco, José Manuel, «Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II», *Revista de Indias*, 74-262, Madrid, 2014, 661-692.
- Fernández Duro, Cesáreo, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1973, t. II [1896].
- *Disquisiciones náuticas*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1996, vol. II [1877].
- Fondevila Silva, Pedro, «Tipología de las galeras españolas del siglo XVI», *Revista de Historia Naval*, 110, Madrid, 2010, 25-51.
- *Diccionario Español de la Lengua Franca Marinera Mediterránea*, Murcia, Fundación Séneca, 2011a.
- «Una inspección técnica del casco de una galera en el siglo XVIII», en Sánchez Baena, J.J.; Chaín Mavarro, C. y Martínez Solís, L. (coords.), *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, Madrid/Murcia, Ministerio de Defensa/Editum, 2011b, 15-47.
- Fondevila Silva, Pedro y Sánchez Baena, Juan José, «Las galeras de la monarquía hispánica: elemento fundamental del poder naval durante el siglo XVI», en Alvar Esquerria, M. y Ruiz Rodríguez, J.I., *Túnez 1535. Halcones y halconeros en la diplomacia y la monarquía española*, Madrid, CSIC, 2010, 91-119.
- «Una Nueva Pieza de Artillería de Galeras del siglo XVI: El Esmeril Bastardo “Matacapitanes”», *Gladius*, 32, Madrid, 2012, 185-210.
- Laviana Cuetos, María Luisa, «Las Ordenanzas municipales de Guayaquil, 1590», *Anuario de Estudios Americanos*, 40, Sevilla, 1983, 39-69.
- Levillier, Roberto (dir.), *Gobernantes del Perú. Cartas y papeles. Siglo XVI. Documentos del Archivo de Indias*, Madrid, Imprenta de Juan Pueyo, 1921-26, 14 vols.

- Lorenzo, José de; Murga, Gonzalo de y Ferreiro, Martín, *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet, 1864.
- O'Scanlan, Timoteo, *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, Imprenta Real, 1831.
- Olesa Muñido, Francisco F., *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Madrid, Ed. Naval, 1968.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio y Torres Ramírez, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987.
- Sánchez Baena, Juan José, «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI», *Revista de Historia Naval*, 110, Madrid, 2010, 75-95.
- Sánchez Baena, Juan José; Fondevila Silva, Pedro y Chaín Navarro, Celia, «Los libros generales de la Escuadra de Galeras de España: una fuente de gran interés para la para la Historia Moderna», *Mediterranea – ricerche storiche*, anno IX, 26, Palermo, 2012, 577-602.
- Zavala, Silvio, «Galeras en el Nuevo Mundo», *Diálogos: Artes, Letras, Ciencias humanas*, 13-6 (78), México, 1977, 5-11.