

# LAS GALERAS DE MALTA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

Pedro FONDEVILA SILVA (1)  
Capitán de Navío (R)

## Introducción

Tras la caída de la isla de Rodas, la Orden Militar de San Juan de Jerusalén (2) se traslada, en 1530, a las islas de Malta y Gozo, cedidas en feudo por el rey Carlos I de España. Desde allí va a continuar la lucha por mar contra los musulmanes por medio de operaciones de corso, *correr caravanas*, hasta la toma de Malta por Napoleón el 11 de junio de 1798. Con la expulsión de los Caballeros Hospitalarios, el 13 de junio, Napoleón acabó, a efectos prácticos, con la última de las ordenes militares de las Cruzadas. Los buques de la Orden y una galera fueron incorporados a la flota francesa, y las galeras restantes, utilizadas para leña, según unas fuentes, o tomadas en el fondeadero de la bahía de San Pablo por un buque portugués, conforme otras. Así desapareció la armada de la Religión, que tuvo su último momento de gloria cuando la galera del caballero de Soubiras, acompañado de dos galeotas, salió a la mar, arbolando por vez postera la bandera de la Orden, para enfrentarse al desembarco francés en la rada de San Julián, hundiendo una embarcación de desembarco (3).

El trabajo que aquí presentamos pretende trasladar al lector las características principales del casco de la galera maltesa de la segunda mitad del siglo XVIII y de sus aparejos; mostrar cómo era la organización de la estiba de la galera, aspecto este importantísimo para lograr el mejor rendimiento de la boga; indicar cómo era su armamento, dotación y plan de combate; analizar cómo era el sistema de construcción naval, de dónde procedían las maderas y otros materiales para la fábrica de las galeras, presentando un plano de una galera de la Religión de esa época. Todo esto, y aquí radica la novedad del planteamiento, se va a realizar básicamente con fuentes españolas.

---

(1) Instituto de Historia y Cultura Naval, Cátedra de Historia Naval Armada-Universidad de Murcia. Correo electrónico: [cazalamesana@gmail.com](mailto:cazalamesana@gmail.com)

(2) Para las diferentes denominaciones vulgares y coloquiales con las cuales era conocida la Orden en el mundo naval mediterráneo, así como para los términos del lenguaje de las galeras (que aparecen en cursiva), véase FONDEVILA SILVA, Pedro: *Diccionario Español de la Lengua Franca Marinera Mediterránea*. Fundación Séneca. Murcia, 2011.

(3) GARDINER, Robert, y otros: *Nelson against Napoleon. From the Nile to Copenhagen. 1798-1801*. Chatham Publishing, Reino Unido, 1997, pp. 20-25.

## La escuadra de galeras de Malta

Las actividades corsarias de la flota melitense estuvieron basadas en la escuadra de galeras. Esto no quiere decir que la Religión no emplease otro tipo de embarcaciones en sus *caravanas* o en sus *cabalgadas* en las costas musulmanas. Así tenemos el caso del *caramuzal*, también conocido por *corchapín* o *escorchapín* entre nosotros, que aparece en los *graffiti* navales del palacio de Ambel, antiguo convento de los comendadores de la Orden de Malta, probablemente utilizado para pasar por nave turca o mora en los ataques a la costa (4). Otros casos bien conocidos son el de la gran *carraca* de la época de Rodas y el del Gran Galeón de comienzos del siglo xvii. Pero, como ya hemos apuntado, el grueso de las operaciones navales estaba protagonizado por la escuadra de galeras, cuyo fuerza no rebaso el número de ocho (5).

Cuando hablamos de galeras, hay que considerar también las embarcaciones menores de la «gran familia de las galeras» (en palabras de D. Julio Guillén), como la *galeota* (llamada por los franceses *demi-galère*), la *fusta* (que desaparece a finales del siglo xvii), el *bergantín* y la *fragata*, las cuales, actuando en solitario o en pequeños grupos, mantuvieron en jaque a la navegación agarena. Sobre el proceder de estas últimas embarcaciones son de interés las memorias del capitán Alonso de Contreras, en las cuales nos narra sus aventuras por el archipiélago y las costas de Berbería (6).

En el año de 1700 la Orden tomó la decisión de reducir el número de galeras a cinco y posteriormente a cuatro. Al mismo tiempo se creó una escuadrilla de buques *redondos*, navíos y fragatas, cuyo número osciló alrededor de cuatro. Quizá una de las primeras representaciones de esas embarcaciones sean el conjunto de la estela de Langon, que se guarda en el Museo Municipal de Cartagena (existe otra prácticamente igual en la catedral de San Juan, en La Valeta). En el momento de cerrar este trabajo, hemos acabado de identificar un grafito, encontrado en la torre de la iglesia de Bulbuenta, a kilómetros de Borja (Zaragoza), como una fragata de la Religión. Aunque la tipología de la embarcación hay que datarla entre el comienzo de la segunda mitad del siglo xvii y el final de la primera mitad del xviii, nos inclinamos por considerar que la fragata corresponde a la primera mitad del siglo xviii.

En 1784 salió de Cartagena una escuadra que, al mando del brigadier don Gabriel de Aristizábal, se dirigía a Estambul. A su vuelta, en 1785, tocó en Malta para comprar dos galeras que la Religión ofertaba a España. De la documentación de esa compra y de las acciones posteriores pueden sacarse informaciones muy interesantes que serán el meollo de este trabajo.

---

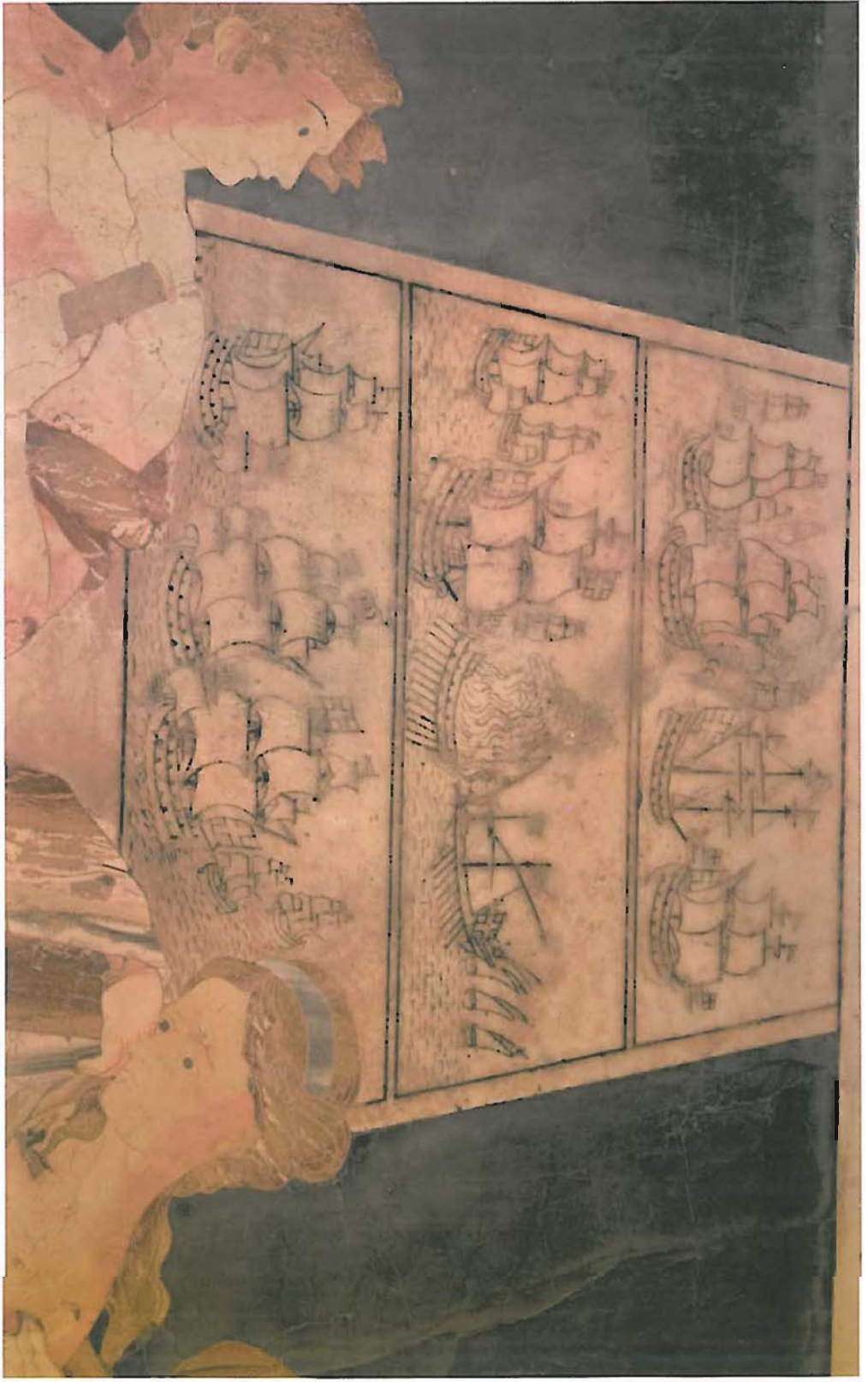
(4) FONDEVILA SILVA, Pedro: «Nuevas aportaciones para identificar los *graffiti* navales del palacio de Ambel», en *Cuadernos de Estudios Borjanos* LII. Centro de Estudios Borjanos de la Institución Fernando el Católico. Zaragoza. 2009, pp. 71-86.

(5) WISMAYER, Joseph: *The fleet of the Order de St. John. 1530-1798*. Midsea Books Ltd., Malta, 1997, p. 38.

(6) CONTRERAS, Alonso de.: *Vida del Capitán Alonso de Contreras. Autobiografías de soldados (siglo xvii)*. COSSIO, J. M.<sup>a</sup> de [ed.]: Ediciones Atlas. Madrid. 1956. pp. 75-248.



Estela de Langon.



Detalle de la estrela de Langon



Grafito de Bulbunte.

Como ya hemos apuntado, en 1798, con la toma de Malta por Napoleón, desaparece la marina de la Orden. Las cuatro galeras existentes eran: la *Vittoria*, que era la Generala o Capitana; la *S. Luigi*, la *S. Pietro* y la *S. Nicola*. Una fue llevada a Egipto y desde ella dirigió Napoleón el desembarco de las fuerzas francesas en la cala del Marabuto, próxima a Alejandría.

Con la baja en Cartagena de la *Concepción*, ex *Magistral*, en 1802 desaparece la última de las «galeras negras», herederas de la Real de Don Juan de Austria (7); y con el desguace de la *San Luis*, ex *San Luigi*, en 1805, se extingue la última galera construida en el arsenal de Birgu (8).

---

(7) FONDEVILA SILVA, Pedro: «Tipología de las galeras españolas del siglo XVI», en *Revista de Historia Naval*, núm. 110. Ministerio de Defensa, Madrid, 2010, pp. 25-51.

(8) FONDEVILA SILVA, Pedro: «Las galeras de España en el siglo XVIII», en *Revista General de Marina*, tomo 247. Ministerio de Defensa, Madrid, 2004, pp. 223-237.

## Construcción de galeras en Malta

Apenas asentados sus caballeros en la isla de Malta, la Orden reactiva la atarazana de Birgu, que ya funcionaba como tal antes de su llegada. En esta atarazana o arsenal se construyeron parte de las galeras de la Religión, pues a lo largo del tiempo se compraron o encargaron galeras a las atarazanas de Mesina, Nápoles, Leghorn (isla de Elba), Génova, Palermo, Pisa, Civitavecchia, Barcelona y Marsella (9). Esta variación en los lugares de fabricación de las galeras venía determinada por la falta de recursos materiales en la isla. Sin embargo, a partir de 1700 se produjo una continua importación de materiales de construcción, principalmente de Venecia, y de materias primas, para fabricar jarcia y vela, de otras partes de Italia.

Las galeras fabricadas en Malta no tenían un sistema constructivo especial diferente del de las otras naciones mediterráneas. Como, acertadamente, indica Muscat, «there was no special method for building a Maltese galley. Indeed, all Mediterranean galleys were built to the same pattern, except for decorative elements» (10). En realidad, la cuestión de la construcción de galeras y otras embarcaciones similares era más amplia. Como manifestamos en nuestra conferencia en el Colegio de Ingenieros Navales de Cartagena (11), «la caída del Imperio Romano de Occidente va a propiciar la aparición de nuevos reinos y repúblicas. Esos pueblos, herederos del legado latino, van a crear, a pesar de que luchan entre sí frecuentemente, un sistema único de fabricación de embarcaciones, cuyo máximo exponente tecnológico es la *galera*, caracterizado por:

- El empleo de un idioma de construcción naval y marinerero común: la Lengua Franca Mediterránea (12).
- Un sistema constructivo prácticamente igual, cuyo modelo más exigente y avanzado es la galera.
- El intercambio de información, formación y técnicas entre las *atarazanas* de las diversas naciones.
- La utilización de las mismas medidas de construcción naval, la *gúa*, *gúbito* o *cúbito* y sus submúltiplos, en todos los países».

El marco de este trabajo no nos permite profundizar en el desarrollo y justificación del argumento expuesto. Solamente discutiremos las medidas maltesas de construcción naval, por ser pertinentes y porque nos van a permitir demostrar uno de los asertos arriba indicados.

---

(9) MUSCAT, Joseph: *The Maltese Galley*. Publikazzjonijiet Indipendenza, Malta, 1998, p. 6.

(10) *Ibidem*, pp. 6-7.

(11) FONDEVILA SILVA, Pedro: «La construcción naval mediterránea», en [www.ingenierosnavales.com-DOCUMENTACIONFOROS-Resumen Conferencia](http://www.ingenierosnavales.com-DOCUMENTACIONFOROS-Resumen Conferencia)

(12) FONDEVILA SILVA, Pedro; SÁNCHEZ BAENA, Juan José: «Un nexo de comunicación en la historia naval: la lengua Franca Mediterránea», en *Contrates. Revista de Historia Moderna*, núm. 13, 2008. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia, Murcia, 2007, pp. 157-182.

Muscat, en su interesante y fundado trabajo (13), nos manifiesta que en Malta se usaba el *xiber*, *palm* o *palm*o y el *cúb*ito o *gúb*ito (equivalente a tres *palm*i). Las fuentes de la Biblioteca Nacional de Malta dan una equivalencia de 26 centímetros al *palm*o y de 78 al *cub*ito (obviamente estas medidas están redondeadas).

La *gúa* o *goa* española valía 75,8cm = 3 *palm*os de *gúa*; 1 *palm*o de *gúa* = 9 *onzas* o *dedos de gúa* = 25,26 cm; 1 *dedo* u *onza* de *gúa* = 2,8cm (14).

La *goue*, *goa*, *goe* o *goue* francesa valía 75,474cm = 3 *pans*, *palmes* o *paulmes de Marseille*; 1 *pan de Marseille* = 9 *pouces* = 25,158cm; 1 *pouce* = 2,707cm (15)

Como vemos, las medidas, teniendo en cuenta los errores de traslado al sistema métrico y los redondeos, son prácticamente iguales. Pero, además, las palabras *gúa*, *goa*, *goue*, etc., y las voces *cúb*ito o *gúb*ito provienen del latín *cubitum*, es decir, «codo», medida antropométrica en su origen que varió de valor a lo largo del tiempo. En nuestra opinión, las citadas medidas corresponden al *gradus romano*, que medía 2,5 *pes* y equivalía a 73,9 o 74,08cm según la fuente, mientras que el *cubitus* o *ulna* medía 1,5 *pes* y equivalía a 44,36 o 44,45cm según la fuente, que corresponde con la medida normal del codo de un hombre en la época romana. Como era frecuente, se produjo un cambio o error en un momento determinado, que podemos situar entre el comienzo del siglo XIV y el del XVI, pues el *cúb*ito *genovese* del siglo XIII equivalía a 48,72cm, mientras que el *cúb*ito *genovese* del siglo XVI correspondía a 77,83cm (16). A partir del cambio producido en el intervalo citado, el valor de la *gúa* se mantiene constante, con ligeras variaciones según sea la potencia hegemónica en la fábrica de galeras. De lo que no cabe duda es de que esas voces son un pequeño ejemplo de lo que fue la lengua franca marinera mediterránea, que en el caso español (véase la nota 2) tiene registradas cerca de 10.000 voces y variantes ortográficas.

Volviendo a la forma de construir las galeras, estas se fabricaban sin planos. Como bien dice Muscat *Galleys*, «were never built from plans; these were not necessary at all» (17). En Francia se empiezan a utilizar planos de construcción de galeras, siguiendo el sistema de construcción «oceánico», al final del primer cuarto del siglo XVIII. Que sepamos, los únicos planos de galeras maltesas, con la excepción que presentaremos más adelante, son los realizados por Joseph Furttenbach en su obra *Architectura Navalis*, editada en Hamburgo en 1629. El método de construcción consistía en la utilización de un *gál*ibo o plantilla realizado a partir de los *maderos* o *medizos maestros*. Así, un *maestro d'aja* experimentado solamente necesitaba, para construir una

---

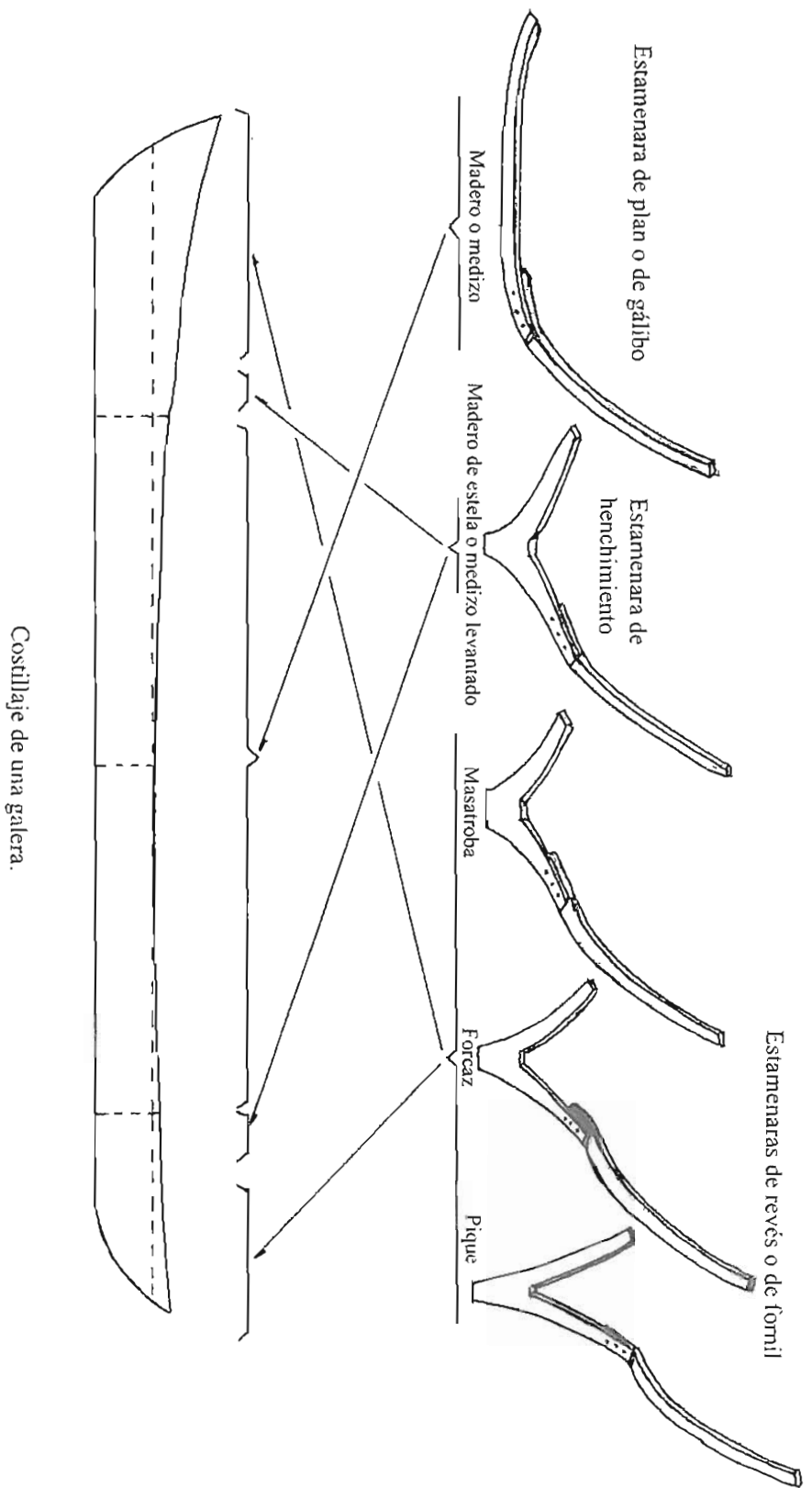
(13) MUSCAT, Joseph: *op. cit.*, p. 10.

(14) Véase n. 1.

(15) HUMBERT, Jacques: *La Galera du XVIIème Siecle*. Grenoble, J.P. Debbane, 1986, pp. 35-36. FENNIS, Jan: *Trésor du langage des galères*, 3 t., Max Niemeyer Verlag, Tubinga, 1995, pp. 1038-1039, 1339-1340, 1469.

(16) GUGLIELMOTTI, Alberto: *Vocabulario Marino e Militare*. Voghera Carlo, Roma, 1899.

(17) MUSCAT: *op. cit.*, p. 4.





galera, que se le diese el número de bancos y la cantidad de hombres que iba a bogar por banco. «El haber visto que los maestros de Barcelona han pedido las medidas de la Real nueva que V.M. manda se haga allí, y otros papeles que han llegado a mis manos, me haze sospechar que no sean tan platicos como seria menester, y que si no la açertaren después querran disculparse con las medidas que se les huvieren dado, y asi seria de parecer que no se le diese medida alguna, mas se remitiese aquella fabrica en todo y por todo a su juicio y parecer dellos, diciéndoles solamente que la hagan de .32. bancos y que por cada banco puedan bogar .6. hombres y siete quando fuese neçesario, y que vaya bien al remo y a la vela y pueda llevar comodamente a la gente y recaudo que suele llevar una Real, pues a los otros maestros no se suele dezir mas desto... De Loan, a 29 de Dezembre de 1586... Juan Andrea Doria» (18).

En esta época, el «costillaje» de las galeras este formado por una serie de *miembros*, formado cada uno a su vez por un *madero* o *medizo* (lo que hoy llamaríamos «varenga») y sus dos *estamenaras* (genol o ligazón), colocados transversalmente a la *carena* o quilla y hechos firme, entre esta y el *palmejar* o sobrequilla, que se reparten en igual número a proa y a popa a partir de los *medizos gemelos* (pareja de cuadernas maestras). A partir de estos, en la mitad de las líneas hacia proa y popa aparecen los *medizos de astilla*, que van aumentando de tamaño sobre la carena para formar el «arrufo» o curva, con el arco hacia abajo, que forma la cubierta de la galera. Terminados estos comienza, hacia proa y popa, la familia de los *forcaces*: *singlones*, *masatrobas* y *piques*, con los cuales se termina el «esqueleto» de la galera.

Como hemos indicado, para construir una galera se partía del número de bancos y de la cantidad de hombres por banco. Como la distancia entre bancos estaba perfectamente determinada, se multiplicaba esta por el número de bancos, resultando la longitud de la *cámara de boga*, que era los 4-5 de la «eslora» sobre cubierta o de *caperol a caperol*. Añadiendo la longitud del espacio de la *carroza*, de la *espalda* y del *tamborete*, que sumaban el quinto restante, se obtenía la distancia de *caperol a caperol*. Por medio de reglas prácticas que sería farragoso describir aquí, se obtenían los *lanzamientos* de la *roda de proa* y de la *roda de popa*. Restando la suma de los lanzamientos a la longitud de *caperol a caperol*, se obtenía la longitud de la «quilla limpia» o de la *carena de codillo a codillo*. Con la manga de la galera era 1-8 de la eslora de *caperol a caperol* y el puntal de las *estamenaras maestras*, se dibujaba el *gálibo* o plantilla del *madero* o *medizo maestro* y el de su *estamenara*.

Ahora bien, los maderos o medizos iban disminuyendo de ancho, a partir de los dos maderos maestros, hacia proa y popa, para dar al casco una línea hidrodinámica. Los medizos de astilla iban aumentando de crecimiento según se aproximaban a la proa o a la popa. Las estamenaras empezaban a crecer, a partir de las estamenaras maestras, hacia proa y popa para obtener la *astilla muerta* o *línea de arrufo* de la galera. Lo mismo ocurría con los *forcaces*, cuya anchura y crecimiento iban variando proporcionalmente.

---

(18) Archivo Nacional de Simancas. Guerra Antigua, leg. 189, f. 106.

Para realizar el *gálibo* o plantilla de cada pieza, a partir del patrón de la primera o principal de cada tipo, se preparaba un *gálibo* especial provisto de diferentes escalas y tablillas graduadas, que permitía trazar cada una de las sucesivas piezas de los *maderos* o *medizos*, de las estamenaras y de los *forcaces*.

Estas plantillas eran probablemente muy antiguas, quizá bastante anteriores al comienzo del siglo XIV, datación del pecio Culip VI (19), que lleva las marcas de este método de trazado en sus miembros, y se iban modificando conforme se adoptaban innovaciones que mejoraban el diseño anterior. Constituían un secreto profesional celosamente guardado, aunque es probable que muchos *maestres d'aja* solo conocieran la mecánica de su uso sin entender sus principios, que pasaba de padres a hijos y que se empleaba 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*. En este sentido, es muy interesante el trabajo del profesor Mörling (20), que, en su capítulo XIII «Plantillas de origen desconocido», nos demuestra que la práctica de este secretismo del oficio se mantenía en la España del siglo XX.

Por último, indiquemos que los *árboles* y *entenas* se *tableaban* o *labraban a la brusca* (siguiendo las medidas marcadas en una regla llamada «brusca»), en *trazos* repartidos bajo ciertas proporciones, de forma que resultasen ochavados, cuyos ángulos se eliminaban posteriormente.

## Materiales y organización

Uno de los elementos principales de la eficacia de las galeras de la Religión radicaba en la buena administración de la escuadra, fruto de una larga práctica en la cual se habían depurado los principales organismos y los métodos de gestión. El Almirante, tradicionalmente elegido entre los caballeros de la lengua de Italia, se ocupaba, en esta época, de la administración del personal y de los aspectos logísticos. Estaba apoyado por los dos comendadores del arsenal, encargados de construir, armar y reparar las galeras (lo cual se financiaba, en parte, por medio de fundaciones creadas por piadosos caballeros). Posteriormente se crea la Congregación de las Galeras, a fin de descargar al Almirante de los problemas financieros y dar continuidad a la gestión de la escuadra (21).

Por lo que respecta a los materiales de construcción, estos, desde comienzos del siglo XVIII, se importaban de Venecia, lo que abarcaba las maderas de construcción, la clavazón y pernería y los herrajes para el guarnimiento de la galera. Para la fabricación de la cabullería y del velamen, que se realizaba en

---

(19) APESTEGUI, Cruz, y otros: *Excavacions arqueològiques subaquàtiques a Cala Culip. 2. Culip VI*. Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya, Girona, 1998.

(20) MÖRLING, Staffan: *Lanchas y Dornas*. Xunta de Galicia, Galicia, 2005, pp. 131-138.

(21) FONTENAY, Michel: *Les galères de Malte. 1530-1798. Quand voguaient les galères. Catalogue d'exposition*. Association des Amis du Musée de la Marine, París, pp. 266-267.

la isla, se importaba la materia prima de Italia (22). Caso aparte era la arboladura, de pino del Norte, también llamado pino de Riga, que se importaría, directamente o a través de un mayorista, del sur de Italia, probablemente de Nápoles. Lo mismo sucede con parte de la tablazón de pino, que se sigue trayendo de Calabria.

Con motivo de la compra por España de dos galeras en Malta en 1785, se generó una abundante documentación. En ella se encuentra la relación de las maderas utilizadas en las galeras que se estaban construyendo en esa fecha. Sobre la relación citada, que se transcribe a continuación, queremos hacer la salvedad de indicar que el oficial de marina que la redacta desconoce las galeras y su lenguaje, motivo que provoca errores y omisiones.

*Madera que se Costrulle en dicha Galeras*

*Roble de la Romania para Quilla Codastre Roa de Proa, Quadernas Baos Latas Querda de la Clujia Curberia y fondo.*

*De Pino de Clabria (Calabria) las obras muertas Cubiertas y forro de adentro.*

*De Pino de Flandez y Benecia para Aforro de Camara entarimados y Pañoles.*

*Madera de Castaño para Puntales de la bodega.*

*Madera de Nogal para en Tablar la Camara y azer el Timon.*

*Madera de Aya para Remos y baras para sostener el Toldo.*

*Pino del Norte para Arboladuras.*

*Madera de Alamo Negro para Motonería (23).*

En la documentación relativa al precio de los materiales empleados en la adecuación de las dos galeras compradas por España, aparecen otras maderas como «Baccalare d'Olmo di Levante; Tavoloni di Zappino; Olmo di Venezia; Legno Santo» (24).

Toda esta variedad de madera está en consonancia con lo indicado en nuestro trabajo sobre construcción naval mediterránea (25), en el cual indicábamos que la selección de maderas adecuadas, por su peso y resistencia, para la realización de una pieza determinada era una de las características de este modelo de fabricación.

## **Dimensiones y tipología de las galeras maltesas en la segunda mitad del siglo XVIII**

En la segunda mitad del siglo XVIII las galeras de la Religión llevan tres *árboles*: *trinquete*, *maestro* o *mayor* y *mesana*. Esta práctica, que debió de comenzar

---

(22) MUSCAT: *op. cit.*, p. 7.

(23) Museo Naval de Madrid, Ms. 1682, doc. 15, f. 1.

(24) Archivo Naval de Cartagena, Colección Reales Ordenes, M. 9, Abr., 1785.

(25) Véase n. 8, p. 2.

a principios del siglo, fue motivada por el aumento de tamaño de la vela del trinquete, cuyas dimensiones casi alcanzaron las de la vela del mayor (93 por 100). Esta disposición de las velas desequilibraba el centro vélico, haciendo caer la galera a sotavento. Para lograr el equilibrio del velamen, se colocó un pequeño árbol de mesana en la *espalda* pegado a la *tijera grande* (arco proel de la *carroza*). Esta posición tan popel compensaba, con su gran brazo de palanca, la reducida superficie de la vela (17,5 por 100 de la vela mayor).

Las galeras que se fabricaban en Malta, en esta época, eran de modelo francés. Aunque a principios de siglo las galeras bogaban a 26 bancos, en un momento indeterminado, que estimamos pudo ser en el año 1767, fecha de la construcción de las tres últimas galeras francesas, pudieran estas, tras un intervalo de más de trece años sin fabricación de galeras (26), haber incorporado un banco más, quedando armadas a 27 bancos, como era el caso de las galeras de Malta en 1785. Así, en el manuscrito citado anteriormente (27) aparecen las características de las galeras que se estaban construyendo en ese año:

*Dimensiones de las Galeras que se estan Construyendo en el Arsenal de Malta Con 27 bancos son las siguientes:*

	Pies Franceses	Pulgadas
<i>Eslora</i>	155	6
<i>Quilla</i>	132	2
<i>Manga</i>	22	0
<i>Puntal</i>	6	7
<i>Plan</i>	10	0

Seguían en esta lista las voces de los tres *árboles* y sus correspondientes *entenas*, pero sin cifras. Esta carencia, como se explicará más adelante, puede ser fácilmente subsanada.

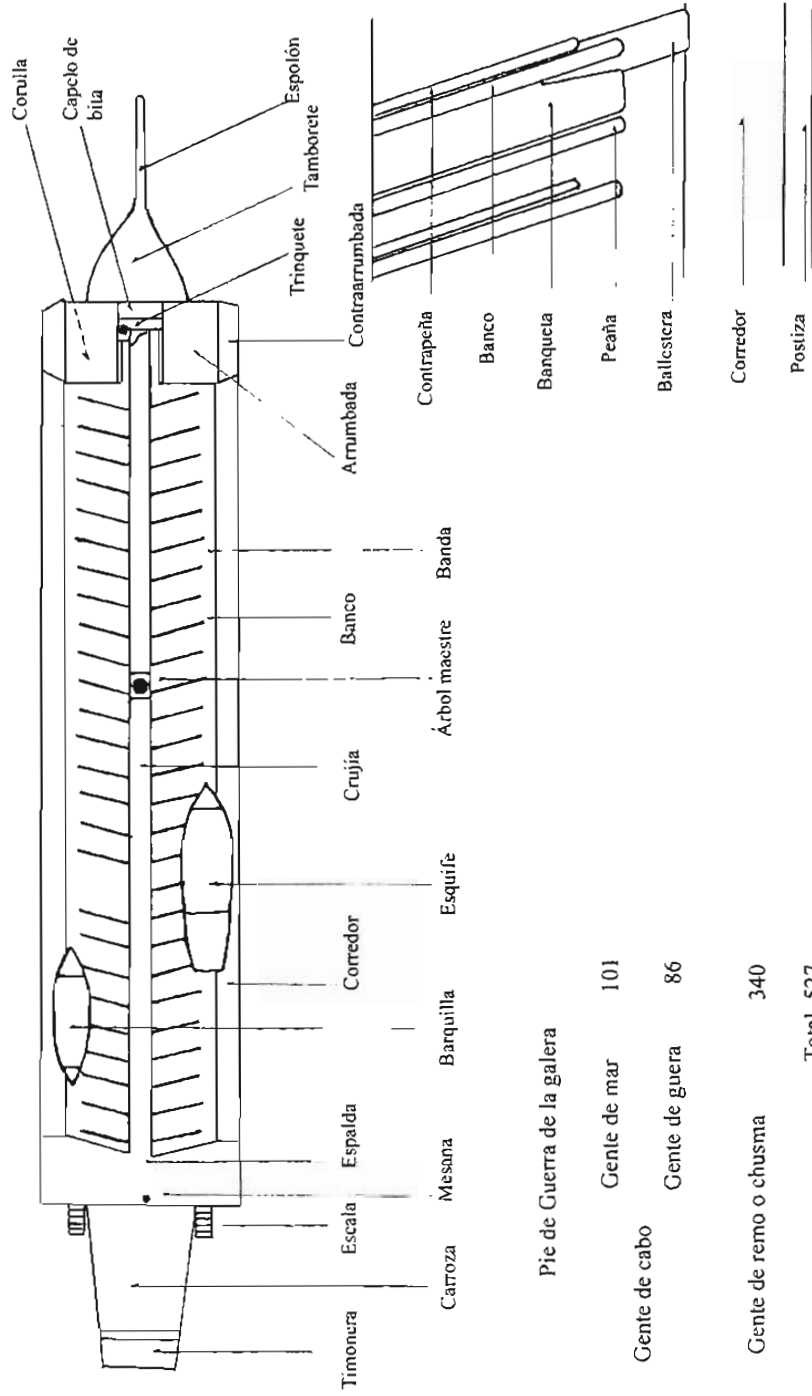
Las características citadas — tres árboles; 27 bancos y una eslora de 155,5 pies franceses— nos presentan una galera sencilla u ordinaria potente, con una gran capacidad vélica, la cual le proporcionaría una velocidad que podemos estimar en unos 13 nudos en empopada, como se justificará a continuación. Con ese andar y con la ayuda de los remos que, *bogando a cuarteles*, podrían aumentar en unos 3,5 nudos la velocidad, eran inalcanzables para las más veleras fragatas enemigas. Se trata, sin duda, de los modelos de galeras más optimizados para su función a lo largo de los tiempos, y con los cuales termina la historia de las galeras de la Religión de San Juan.

Para apoyar el aserto anterior empecemos manifestando que las galeras españolas, las cuales seguían prácticamente el modelo francés coetáneo, hacia

(26) HUMBERT, Jacques.: *La galere du XVIIème siecle*. Grenoble. J.P. Debbane, 1986, p. 203.

(27) Museo Naval de Madrid. Ms. 1682. doc. 15, f. 1.

Galera Sencilla Maltesa / Española de la segunda mitad del S. XVIII



Galera sencilla de la Religión.

el final de la mitad del siglo XVIII, andaban 12 nudos de empopada: «Su velamen nada tiene de particular pues su gratil es la medida menos 20 pies de la entena de trinquete, su caída 90, y su pujamen 80 por que casan la escota por Popa del palo Mayor, y dos Andanas de rizos, la Mayor sigue el gratil igual igual proporcion en su entena, su caída es de 90 pies pero su pujamen de 110 y dos Andanas de rizos cuías velas Faldoneaban tanto que jamás de Bolina ceñían mas que siete cuartas y media pero a Popa echaban 12 Millas.

»Llebaban una Pichola, y quando el viento arreciaba ponían así una Pollacra del palo Mayor a la Arrumbada» (28).

Teniendo en cuenta que las galeras españolas citadas tenían la vela de trinquete más pequeña, en relación con la vela mayor (81 por 100), que las galeras maltesas de 1785, que el *árbol de Mestre* de las primeras era siete pies de Burgos más pequeño que el de las de la Religión, que estas últimas tenían un árbol más, el mesana, donde podían izar la vela de mesana, que además de la *polacra* o *polacrón mayor* podían izar en el trinquete un *polacrón chico* que se amuraba en el *espolón*, y que todas las velas de las galeras de 1785 eran de mayor tamaño, dado que sus árboles eran mayores que los de las galeras españolas de 1746, no resulta aventurado suponer el andar de las galeras maltesas superior en un nudo al de las españolas de cuarenta años antes.

Naturalmente, el lector se preguntará en que nos fundamos para hacer la síntesis anterior. Pues, en primer lugar en la: «Relación en que pormenor se expresan las especies y cantidades de madera, y pertrechos que deben comprarse por la Real Hacienda para la fabrica y armamento de una galera sencilla, la qual se ha formado de orden del del Excelentísimo Señor Marques de la Ensenada de 22 de Abril proximo pasado arreglada a lo que consta de los Ymbentarios y demás documentos que paran en la misma Contaduría... Cartagena a 24 de Mayo de 1746» (29). En segundo orden por el: «Inventario de todo lo que lleva una Galera Sencilla en la Religion» (30). Por último, con el siguiente documento, completamos los datos referentes a las galeras maltesas de 1785: «Relacion del Maderaje, Cavilla de Fierro, Clavazon, Arboladura, Lancha, Bote, Lastre, Artillería, y Remos correspondiente a la Galera San Luis, en medida del Marco de Burgos» (31).

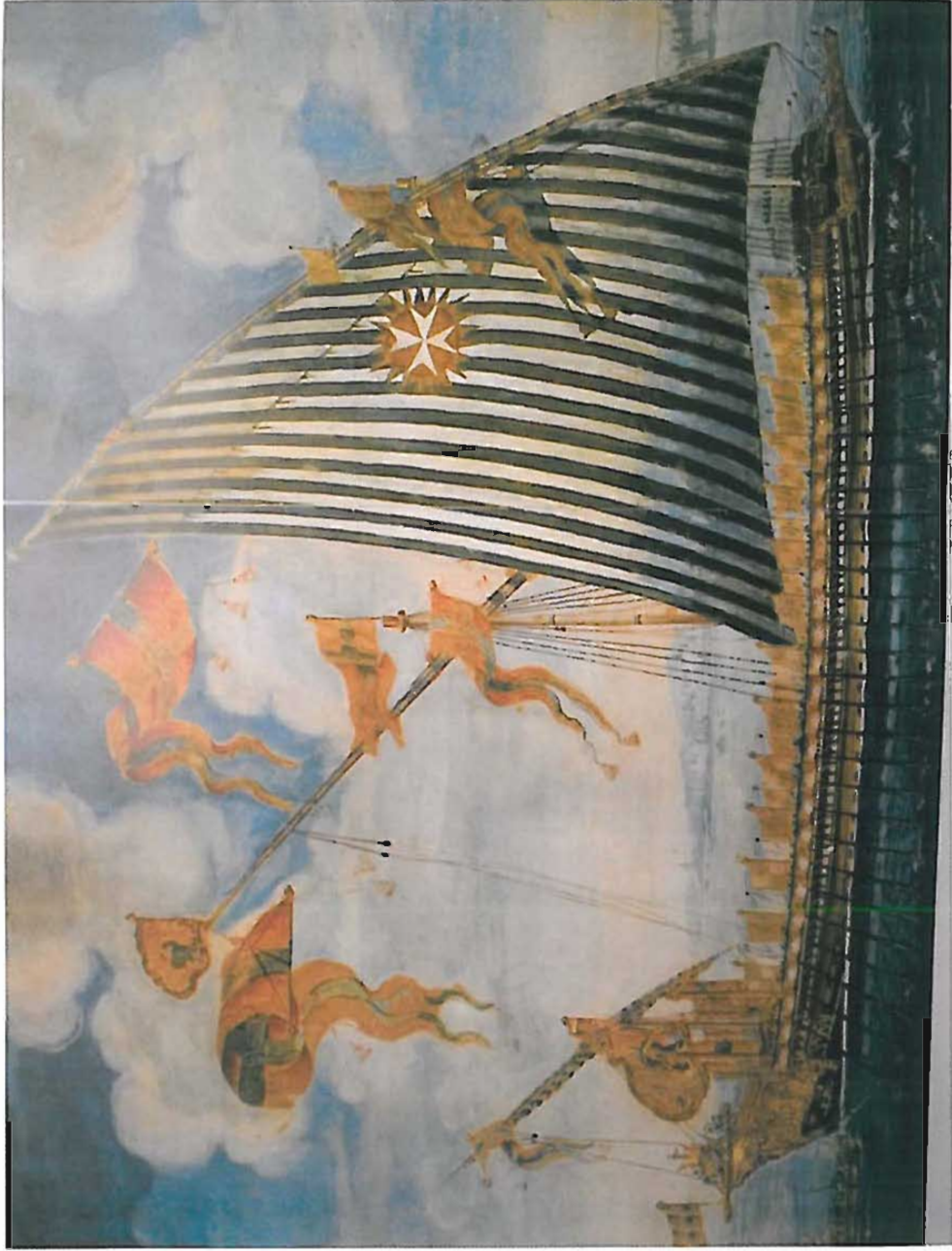
---

(28) Museo Naval de Madrid, Ms. 1629, doc. 3, ff. 7-9. El documento carece de fecha pero la letra y el texto son de la segunda mitad de s. XVIII. Debió de redactarse poco antes de 1785, fecha en que se compran dos galeras en Malta. El autor no es experto en galeras —el Cuerpo se extinguió a finales de 1748—, por lo cual la interpretación del texto y del glosario con que finaliza deben hacerse con cautela.

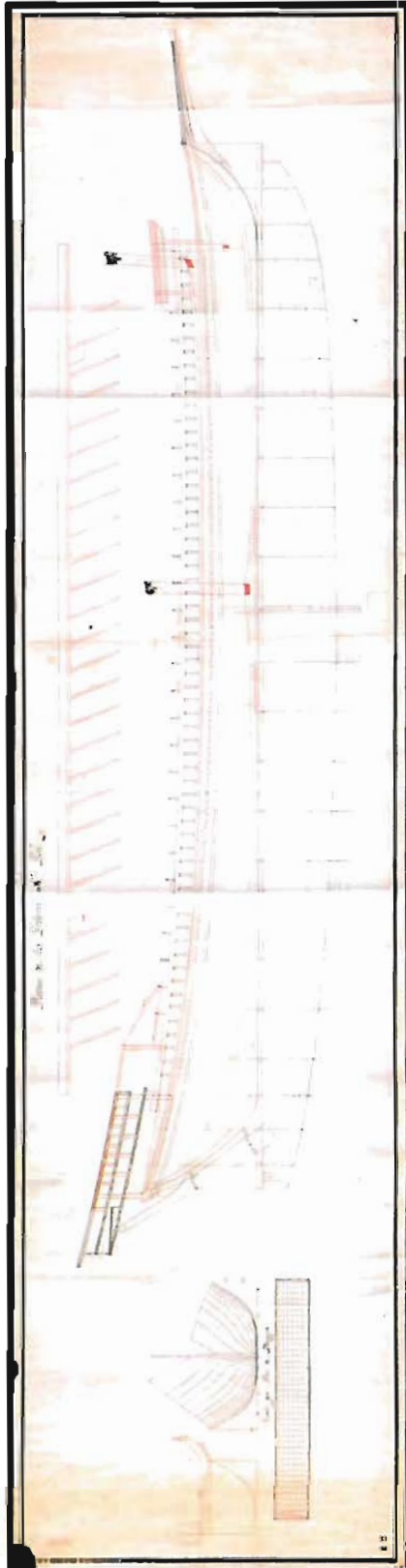
(29) Museo Naval de Madrid, Ms. 82 bis, doc. 82.

(30) Museo Naval de Madrid, Ms. 1682, doc. 12. Aunque el documento no está fechado ni firmado, corresponde a los primeros meses de 1785 y, en todo caso, antes de abril de ese año.

(31) Ms., Colección Particular. N.A.: La portada del documento lleva escrito, con la misma letra que el título, «Mahon 1786», lugar donde se botarían galeras, fabricadas conforme a los planos de la maltesa *San Luis*, la *San Antonio* en 1787, la *Santa Bárbara I* en 1789 y la *Santa Bárbara II* en 1794. El documento va firmado por el constructor Josef Romero y Landa en Villalba, a 3 de noviembre de 1786.



*Galera Magistral, que se llamó en España Concepción.*



Plano de la galera *San Luis*.



Llegados a este punto, consideramos necesario hacer una breve relación de la compra de dos galeras maltesas por España en 1785, pues esta operación va a dar origen, además de las apuntadas, a otras interesantes informaciones.

### Compra de dos galeras maltesas por España

Hacia finales del siglo XVIII, incumpliendo los acuerdos establecidos, la Regencia de Argel seguía sosteniendo una continua campaña de corso y piratería contra el comercio marítimo y las costas de España. En consecuencia, la Corona decidió efectuar una acción de retorsión contra Argel. En 1783 se efectúa el primer bombardeo de Argel, sin que se logre hacer desistir al dey de sus propósitos hostiles. Al año siguiente se organiza otra expedición, en la que participan el Reino de Nápoles y Portugal, y fragatas y galeras de la Orden de Malta. Este segundo bombardeo de Argel, con empeñados combates, tampoco produjo el efecto deseado. Pero, informados los argelinos de que se preparaba una tercera campaña, empezaron a mostrarse más accesibles a conversaciones de paz. Para mostrar el decidido propósito de terminar con la piratería se estableció, en 1785, el sistema de convoyes en el Mediterráneo para las embarcaciones mercantes y se restableció la Escuadra de Galeras, que no el Cuerpo, suprimidos ambos en 1748. Todas estas medidas desembocaron en un tratado de paz y amistad con la Regencia de Argel, que se firmó en 1786 (32).

Dentro del marco citado hay que inscribir la compra de dos galeras maltesas, en 1785, durante la escala de la escuadra de D. Gabriel de Aristizábal a su regreso de Estambul, el cual pasa el siguiente informe sobre el asunto: «La elección de Galeras quedó á mi arbitrio, y como las mejores, determiné fuesen la Generala y Magistral; pero Su Eminencia (el Gran Mestre) manifestó no poder quedarse sin la primera, y en su defecto eleji la San Luis, que aunque de cinco años de servicio, tiene sus maderas frescas, y está en buen estado.

»El abaluo he convenido con estos Sres. del Tesoro se verifique según el primitivo justificado coste de los cascós, y la vida que les resta, que conforme á exacto reconocimiento, es dos tercios á la Magistral, y la mitad á la San Luis, y separadamente la arboladura, velamen, jarcias, pertrechos, y demas de su completo armamento, arreglado al estado actual de su servicio... A bordo del Navio *Triunfante* en el Puerto de Malta á 5 de Marzo de 1785» (33).

Otro interesante documento es el de la comisión nombrada para reconocer las galeras:

«En virtud de orden del Sr. Comandante General de la Escudra han reconocido los primeros Carpinteros y Calafates de este Navio y del San Pasqual las *quatro Galeras de la Religion de Malta para informar de su estado, y en su consecuencia dicen que la Galera del General es nueva, y nada notan en ella;*

---

(32) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española. Desde la unión de Castilla y Aragón*, Museo Naval, Madrid, 1972-1973, tomo VII, pp.345-347.

(33) Museo Naval de Madrid, Ms. 1682, doc. 2.

teniendo noticia de que solo tiene un año de construida: que la Magistral, según han sabido, tiene tres; y aunque han hallado algunas curvas malas, puede remediarse fácilmente: que la nombrada *Victoria*, aunque de la misma edad que la antecedente, se halla bastante quebrantada, de resultas de haver varado el año pasado sobre la costa de *Liorna*: y que la *San Luis*, aunque, como en todas han encontrado buenas las maderas, tiene cinco años de servicio que es mas de la mitad de su vida ordinaria, que no pasa de nueve que es cuanto pueden informar en el asunto en cumplimiento de la orden que se les ha dado.

»A bordo del Navio *Triunfante* en Malta a 22 de Febrero de 1785. Francisco Giner, Juan Bautista Pagan, Salvador Gonzalez, Joseph Rodriguez» (34).

Los documentos siguientes, pertenecientes al mismo manuscrito, que se presentan extractados, proporcionan también datos de interes:

«Las relaciones... presentadas por el Gefe de Esquadra D. Gabriel de Aristizabal, las hé pasado a estos Oficios Principales para que en ellos en ellos conste el costo, que han tenido las Galeras *Concepcion*, y *San Luis*... Cartagena 28 de Junio de 1785 (35); D. Gabriel de Aristizabal ha remitido las cuentas del costo de las dos galeras, y resulta que suponiendolas 10 años de vida, han graduado por la que les resta su valor, que es

	<i>su costo</i>	<i>vida que resta</i>	<i>valor actual</i>
<i>Galera San Luis</i>	30.907 escudos	5 años	15.453 escudos
<i>Galera Magistral</i>	27.214 »	7 años	19.049 »
<i>Xarcia, velamen, y pertrechos</i>			55.508 »
<i>Telas, y Madera</i>			15.900 »
<i>Artillería, y sus pertrechos</i>			29.957 »
			<i>total 135.867 escudos (malteses)</i>

trahe las noticias, y relaciones de los gastos de estas construcciones, para poder computar la ventaja en construirse en Malta, ô en España» (36).

Resumiendo lo indicado, resulta que

- 1.º La vida media de una galera se estimaba en diez años.
- 2.º En el año 1785 la escuadra de galeras de la Religión estaba formada por
  - Galera *Magistral*, advocación, la *Purísima Concepción* (37). Edad, tres años.
  - Galera *San Luis*; edad cinco años.
  - Galera *Generala*; edad un año.
  - Galera *Victoria*, edad tres años, *quebrantada* (38).

(34) *Ibidem*, doc. 14.

(35) *Ibidem*, doc. 11.

(36) *Ibidem*. doc. 6.

(37) En relación con las advocaciones y apodos de los buques, véase FONDEVILA SILVA, Pedro: *Iconografía y documentación náutica española de los siglos XVI al XVIII. El Mediterráneo y América. Actas del XI Congreso Internacional de la Asociación Española de Americanistas*. Editora Regional, Murcia, 2006, pp. 153-164.

(38) Sobre el alcance del *quebranto* en una galera, véase FONDEVILA SILVA, Pedro: *Una inspección técnica del casco de una galera en el siglo XVIII*. En prensa.

3.º En el espacio de dos años el precio de la construcción de una galera en Malta aumentó, al menos, un 13,5%, pues hay que considerar que la *Magistral* estaba barnizada en negro y llevaba más dorados que una galera ordinaria.

4.º La galera *Magistral*, en la Real Armada, recibió el nombre de *Concepción*, forma abreviada de *La Inmaculada Concepción de María*

Al poco tiempo de la llegada de las galeras a Cartagena, la Corona ordena que se construyan dos galeras por los *gálibos* de la *San Luis*. En cumplimiento de esta orden se levanta en el arsenal de Cartagena, tomando las medidas del casco de la citada galera, el plano de formas o de trazado de la galera. Este plano, en el cual aparecen las líneas de arrufo, de astilla y de escoa, es el único conocido por nosotros de una galera maltesa. Cotejadas las dimensiones de la galera, indicadas en el apartado anterior con los del plano anterior, que vienen expresan en pies de Burgos, y trasladadas todas las medidas al sistema métrico, coinciden plenamente. Con las medidas de ese plano, y los datos de los manuscritos, se podría reconstruir la galera maltesa de 1785, último modelo de las que formaron las escuadras de la Religión, siempre y cuando se domine la técnica y las reglas prácticas de trazar los diferentes *gálibos* de las distintas piezas que forman el esqueleto, conforme a las variaciones del *arrufo*, del *plan* y de la *astilla*, a partir del *gálibo* maestro.

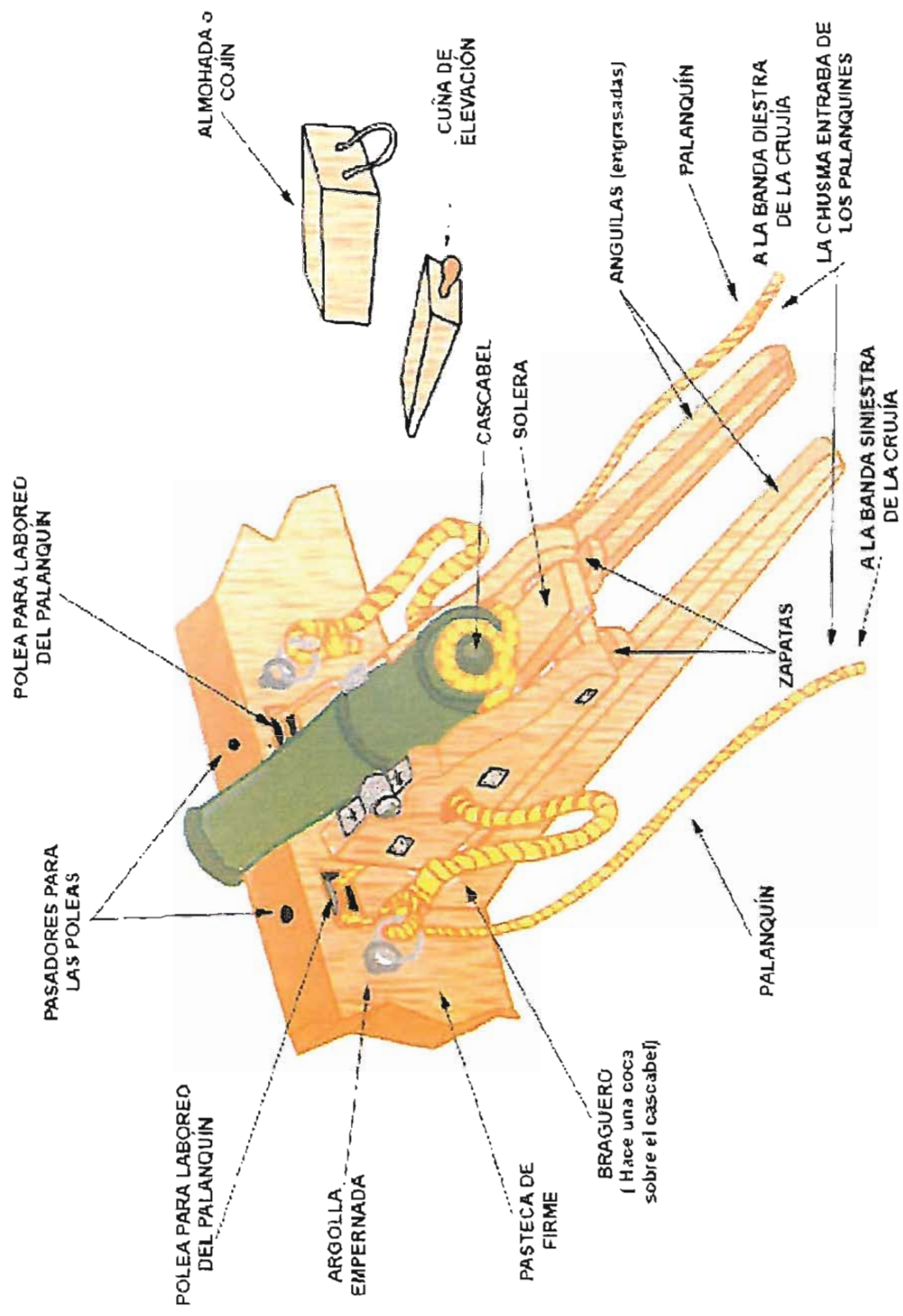
### Estiba y lastre de la galera

En la galera se entiende por estiba la colocación de los pesos, pipería, víveres, pertrechos y municiones, siguiendo un orden en su colocación y en su distribución. Dentro de la estiba está la colación del lastre, que consiste en la arena, guijarros u otro material pesado, que se colocaba en el fondo de la embarcación para que adquiriera estabilidad y, en conjunción con los otros pesos indicados, haga que ésta cale en el agua hasta donde corresponda. La línea de agua, de calado o de flotación ordinaria era el canto inferior de la *cinta*, *encinta* o *cordón* a la altura de los *medizos gemelos*.

En cualquier tipo de embarcación la estiba es fundamental para sacar partido a sus condiciones marineras. En la galera su importancia era mayor por dos motivos: el primero, porque siendo el espacio tan reducido, la colocación de los pertrechos tenía que estar perfectamente estudiada para poder llegar a ellos rápidamente en caso de necesidad; el segundo, porque una mala estiba aumentaba la resistencia hidrodinámica del casco, perjudicando a la *boga*, como nos indica el texto siguiente: «y más que, para alcanzarme, usó de astucia marinera, y fué que cargada toda la gente a proa de la galera para ver la fragata no la dejaba caminar, y haciendo retirada con tras bancadas hacia la proa» [como tres bancadas hacia la popa], «comenzó a resollar la galera e iba acercándose palmo a palmo» (39).

---

(39) CONTRERAS, Alonso de: *Vida del capitán Alonso de Contreras. Autobiografías de soldados (siglo xvii)*. Cossío, J. M.ª de (ed.): Ediciones Atlas, Madrid, 1956, p. 92.



Cañón de crujía de galera.

El lastre de la galera era de dos tipos: fijo, la *zahorra*, piedra menuda que se echaba en el fondo de la galera entre los *medizos*; y la *sabre* o *sábulo*, arena gruesa y pesada con que se rellenaban los huecos de la *zahorra*, utilizándose también balería vieja, y móvil, lingotes de plomo de unos 40 Kg. de peso. La cantidad de *zahorra* se medía por espuertas, llevándose una lista de la equivalencia del peso de las piezas de gran porte en espuertas de lastre:

«Pañol de Dispensa. Reximen para Lastrar: En este ultimo pañol se llenan primero entre varenga y varenga todos los huecos con Piedra Pequeña, hasta dejar Ygual todo el Plan poniendo enzima tablas, y sobre estas 200 lingotes de Plomo; Despues 250 espuertas de Lastre, la mitad a cada Banda y 100 mas para estivar la Pipería (40); Sta, Barbara: Diez Lingotes de Plomo, cada Lingote tiene de Peso zerca de un quintal despaña (41); Para que, sabido el Peso, se Pueda Aumentar, o disminuir de Lastre, se adbierte, que la Bota de 100 (10) barriles, y 3 cartuchos de Galera, tiene ygual peso (contado su embase) a 16 espuertas de lastre que cada espuerta tiene 35 rotulos de 33 onzas del país» (42) (43).

A la hora de colocar el lastre en la *cámara* o *cuarto del medio*, había que tener especial cuidado en no embarazar la *caja* de la bomba, situada al pie del árbol de mestre en la sentina, pues de este lugar aspiraba la «bomba de guimbalete. Otras cosas de la Galera a el Cargo del Calafate: 7 Bombas de guimbalete, La una grande colocada la pie del Palo mayor Y las otras seis mas chicas de respeto para donde se necesiten» (44).

Por último, por ser un dato importante para los estudiosos de la construcción naval, indiquemos que el lastre que llevaba la galera, con los pertrechos habituales y víveres para treinta días, era:

En piedra (zahorra y sábulo)	1.200 quintales de Burgos
En plomo	500 »
Total	1.700 »

1 quintal de Burgos equivale a 46,0093 kg.

### La artillería y las armas portátiles de la galera

La artillería de las galeras maltesas se dividía, como en todas las escuadras de las diferentes naciones del Mediterráneo, en dos clases: artillería antibuque y artillería antidotación. Las piezas del primer tipo, destinadas a batir a la

(40) Museo Naval de Madrid, Ms. 1682, doc. 12, f. 35.

(41) *Ibidem*.

(42) El rótulo maltés es el mismo que el napolitano, que se dividía en 1.000 *trappesi*, 30 *trappesi* formaban un *oncia*, y 12 *oncia*, una *libbra*. Por tanto, el *rotolo* valía 2 *libbre*, 9 *once* y 15 *trappesi*, equivaliendo a 0,8909972 kg.

(43) *Ibidem*, doc. 12, f. 34 v.

(44) *Ibidem*, f. 38 v.

embarcación enemiga, y también a la dotación contraria, estaban situadas en la *corulla*, que se encontraba en el extremo de proa de la cámara de boga. Estas piezas estaban formadas por un *cañón de crujía* de a 24 libras (de peso de bala) y dos cañones de a 12 libras, uno a cada costado del anterior. Estas piezas tiraban *balas rasas* (macizas) de hierro, *palanquetas* o *angelotes* contra la arboladura, y saquetes de metralla contra la gente enemiga. Las piezas antidotación estaban formadas por los *pedreros*, cañones que, aunque disparaban balas rasas de pequeño calibre y saquetes de metralla, mantenían el antiguo nombre de los cañones que disparaban *bolaños de piedra caliza*. Estas piezas iban montadas sobre horquillas, cuyo *pinzote* se alojaba en el orificio de un taco vertical de madera llamado *cirial*. En la *corulla* llevaban dos, uno al costado de cada cañón de a 12 libras, 2 o 4, según fuese galera sencilla o *bastarda*, sobre la *arrumbada* y el resto, normalmente 8-10, repartidos por el *corredor* en ambas bandas.

Toda la artillería era de bronce, como venían usando desde antiguo las galeras (45). Podría considerarse dentro de la artillería, aunque normalmente está dentro del armamento portátil, los *tromboni a cavaletto*, que corresponden a nuestros *esmeriles de borda* del siglo XVIII, mientras que los *tromboni a mano* equivalen a nuestros *trabucos*. Naturalmente, llevaban también armas blancas, de fuego, granadas de mano, elementos incendiarios, barriles de pólvora, etc. Tanto la artillería como el armamento portátil eran importados y de la mejor calidad.

Consideramos más útil, en el marco de este trabajo, el realizar un cuadro de todo el armamento que entrar en la descripción individual de cada tipo de arma. En esta tabla hemos eliminado la mayoría de los utensilios y pertrechos, dejando las armas y los proyectiles. Mantenemos el antiguo nombre italiano de las armas y municiones para facilitar la identificación, seguido del equivalente español. La tabla lleva una columna a la izquierda con el nombre del arma o proyectil, y a su derecha dos columnas con el número de elementos correspondientes. La primera columna corresponde a la galera *Magistral* que, por ser *bastarda* de a 29 *bancos*, lleva más dotación de algunos componentes del armamento que la *San Luis*, galera sencilla de a 27 *bancos*, cuyos datos figuran en la columna siguiente:

Tabla de las piezas de artillería, armas de fuego, armas blancas y municiones:

	<i>Magistral S. Luis</i>	
<i>Cannone di bronzo di libra 24</i> . Cañón de crujía de a 24 libras	1	1
<i>Cannone di libra 12</i> . Cañón de a 12.	2	2
<i>Cannone di libra 3</i> . Pedrero de a 3.	6	4
<i>Cannone di libra 2</i> . Pedrero de a 2.	8	10
<i>Ceppo di Corsea</i> . Cepo, cureña del cañón de crujía.	1	1
<i>Ceppo laterali</i> . Cureñas de los cañones de a 12.	2	2

(45) FONDEVILA SILVA, Pedro; SÁNCHEZ BAENA, Juan José: *Una nueva pieza de artillería de galeras del siglo XVI: El esmeril bastardo* Matacapitanes (en prensa).

<i>Granate carriche. Granate di ferro.</i> Granadas de mano cargadas.	100	100
<i>Trombe di fuoco.</i> Tromba o trompa de fuego.	4	4
<i>Camicie ci fuoco.</i> Camisa de fuego.	3	3
<i>Angelotti.</i> Angelotes, palanquetas.	9	9
<i>Fraschi di fuoco.</i> Frascos de fuego.	40	40
<i>Cocchiara di fumata.</i> Humadera.	1	1
<i>Pasapalle di rame.</i> Pasabalas de cobre o latón.	4	4
<i>Spolette.</i> Espoletas.	600	600
<i>Palle di libra 24.</i> Bala de a 24 libras.	200	200
<i>Palle di libra 12.</i> Bala de a 12 libras.	400	400
<i>Palle di libra 3.</i> Bala de a 3 libras.	60	40
<i>Palle di libra 2.</i> Bala de a 2 libras.	80	100
<i>Metraglie di libra 24.</i> Metralla de a 24 libras.	60	60
<i>Metraglie di libra 12.</i> Metralla de a 12 libras.	120	120
<i>Metraglie di libra 3.</i> Metralla de a 3 libras.	100	80
<i>Metraglia di libra 2.</i> Metralla de a 2 libras.	40	50
<i>Bajonette.</i> Bayoneta.	100	100
<i>Fucili.</i> Fusiles.	100	100
<i>Pistole.</i> Pistola	50	50
<i>Tromboni a cavaletto.</i> Esmeril de borda.	6	6
<i>Tromboni a mano.</i> Trabuco.	6	6
<i>Mejespade.</i> Espada a la esclavona.	100	100
<i>Spuntoni.</i> Espontón, chuzo.	50	50

### Guarnición y tripulación de las galeras maltesas

El documento 12, titulado «Inventario de todo lo que lleva una Galera Sencilla en la Religión» del tantas veces citado manuscrito 1682, tiene un apartado denominado «Guarnición y Tripulación de dicha Galera» (46), que vamos a transcribir y analizar.

Antes de entrar en el estudio de la citada relación de la gente de la galera es necesario hacer algunas puntualizaciones:

- 1.º El documento 12 es un borrador levantado por un oficial de marina español, probablemente a bordo de una galera maltesa y recibiendo explicaciones de oficiales de aquella. No se trata de la transcripción de un documento escrito.
- 2.º El oficial español que redacta el documento, por cierto muy metódico, desconoce la terminología española de las galeras, lo cual no es extraño, pues el Cuerpo de Galeras se extinguió en 1748. La traducción de los empleos se hace al lenguaje (oceánico) de los navíos, lo cual da lugar a diferentes errores.

---

(46) Museo Naval de Madrid. Ms. 1682, doc. 12, f. 43 v.

3.º Al escribir al dictado se producen olvidos —algunos subsanados posteriormente por el relator e incluidos fuera del orden seguido— e interpretaciones erróneas.

Por todo lo expuesto, hemos considerado oportuno ordenar la transcripción en un orden lógico para facilitar su comprensión, añadiendo, entre paréntesis, la voz española del lenguaje de las galeras (47):

*Guarnicion y Tripulacion de dicha Galera:*

*1 Capitán (Capitán de galera) que será un Comendador.*  
*1 Patrón o 2.º Capitán que elige el Capitán y le da una pensión (48).*  
*1 Teniente el Cavallero mas antiguo.*  
*1 2.º Teniente y 1.º y 2.º Capitan (49).*  
*Arbitrario el Número de Cavalleros y*  
*1.º, 2.º y 3.º escribanos o Contadores (escribano, patrón, pañolero) (50).*  
*1.º y 2.º Cirujano (cirujano y barbero).*  
*1.º y 2.º Pilotos (piloto y segundo piloto).*  
*1.º, 2.º y 3.º Pilotines (Consejeros de piloto).*  
*1.º, 2.º y 3.º Calafates (calafate y 2 calafatines).*  
*1.º, 2.º y 3.º Carpinteros (maestre d'aja y 2 dajines).*  
*4 Timoneles y 1 de respeto (timoneros).*  
*1.º, 2.º, 3.º y 4.º Contramaestres y 3 Guardianes (a popa solo manda el*  
*1.º Contramaestre y los otros a proa) (cómite mayor o cómitre, cómitre de*  
*medianía, sotacómite, cómitre de silencio, 3 compañeros de cómitre).*  
*1.º, 2.º y 3.º Capatazes de esclavos y 4 Marineros de primera clase,*  
*ayudantes (alguaciles, sotaalguaciles y 4 mozos de alguacil) (51).*  
*1.º Condestable, 2 cavos, y 4 bombarderos y 1 ayudante .*  
*1.º y 2.º Sargentos, 4 cavos y 1 de granaderos. 5 segundos y 58 soldados (52).*  
*1 Capitán de marineros, 53 marineros.*  
*340 de Chusma entre esclavos, forzados de Matricula, y voluntarios*  
*(esclavos, forzados y buenas boyas).*

---

(47) Para las voces italianas, véase O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA: «La Marina Melitense y la Armada Española en el siglo XVIII». *Cuaderno Monográfico*, núm. 37. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2000. pp. 129-143.

(48) El patrón, en las galeras de Malta de esa época, era el segundo comandante «The Padrons were the First Lieutenants or Seconds-in-Command of the galleys» (WIZMAYER, Joseph M.: *The Fleet of the Order of St. John, 1530-1798*. Midsea Books, La Valeta (Malta), 1997, p. 149), mientras que en las galeras españolas contemporáneas el *patrón* era un oficial administrativo, sin mando militar, encargado de todos los pertrechos y gastos de la galera.

(49) No está claro lo que quiere significar la frase añadida posteriormente «y 1.º y 2.º Capitán».

(50) Aquí la acepción de patrón es la correspondiente al significado español de la nota 48.

(51) No se sabe si los cuatro marineros de primera clase están incluidos o no en el número total de marineros.

(52) Con excepción del cabo, no aparecen los granaderos.



*15 mas del Capitán Cocinero, pages, etc. (53).  
Total sin los caballeros, 517 individuos y mas 11 pages de escoba.*

## **Plan de combate**

El plan de combate, o «Regimen para prepararse al Combate» es el apartado siguiente al anteriormente citado. Este plan consiste en la distribución de los puestos que han de ocupar cada uno de los individuos de la galera en el caso de tener que combatir con el enemigo. Este documento, que vamos a transcribir, nos proporcionará datos interesantes sobre las disposiciones para el combate de las galeras maltesas, al mismo tiempo que, cotejándolo con el anterior, nos servirá para corregir errores y suplir olvidos.

En la transcripción del texto, dado que este va corrido, sin puntuación que separe las distintas frases, se han separado estas en renglones diferentes para una mejor comprensión del escrito.

### *Regimen para prepararse al Combate:*

*El Capitan a popa, y con el el soldado armero, los cinco timoneles.  
a estribor en la retirada, ò parapeto de popa, 1 Cavallero. dos Cavos y  
4 Granaderos y 4 Marineros para la escota Mayor; en la banda (diestra o de  
estribor) el 1.º Piloto y dos pilotines, en el parapeto,  
para los pedreros, 5 Marineros y 27 soldados, uno a cada banco (en reali-  
dad a cada ballestera y en la banda diestra o de estribor) y tres Cavalleros.  
al parapeto, sobre los cañones de proa (sobre la arrumbada), el 2.º Capi-  
tán dos cavos, 5 granaderos el Capitán de Marineros  
Al Arpeo (pudiera ser “ a los arpeos”) de estribor 4 Marineros y otros 4 al  
de babor, y 10 Marineros para lo que combenga. 4 Marineros con cavos  
delgados para ayustar qualquier daño que tenga la Jarcia.  
a babor. en dicho parapeto, el 1º Teniente, 3 cavos y 4 Granaderos 4 Mari-  
neros de ayustar (la jarcia) y 10 para lo que combenga.  
Al cañon de Crujia, el Condestable 1 Bombardero y 2 Marineros, Cañon  
de estribor, un Cavo 1 Bombardero y 2 Marineros. (Cañón) de babor, un  
Cavo, 1 Bombardero y 2 Marineros. 4 Marineros a los pedreros de a 3 de los  
de los cañones laterales,  
Para la Vanda de babor (sinistra) 5 marineros para los pedreros y 26 sol-  
dados uno en cada banco (en cada ballestera, y uno menos que en la banda  
diestra por llevar desmontado un banco, en cuyo lugar se monta el fogón) reti-*

---

(53) En el número están incluidos los pajes, que luego aparecen separados del total de gente de la galera. Aparte del cocinero, el grupo lo componen el mayordomo del capitán y los criados de los caballeros. Además, como resumen general, se echa en falta en la relación determinados empleos como el capellán, el *remolar*, oficial de maestranza indispensable en una galera, y no está claro el cómputo parcial de cada clase de gente.

rada de popa, 1 Cavallero 5 Granaderos y 4 Marineros para la escota, en la vanda , el 2.º Piloto y 1 Pilotin.

A popa en la Crujia el 1.º Contramaestre el 1.º Sargento el 1.º Capataz de esclavos.

En la Cámara , de los Capellanes y Cirujanos están ellos con 1 Marinero y un Voluntario y todo lo necesario a su ejercicio.

En el pañol de la Despensa el Mayordomo del Capitán y el Cocinero, en el (pañol) del Bizcocho el Contador.

En la Crujia el 2.º (4.º) Contramaestre de silencio al pie del palo (mayor) el 2.º Contador para dar testimonio (llevar el cuaderno de bitácora), el 3.º Contramaestre 4 Marineros para ayustar lo que lastimen escotilla del pañol (cuarto o cámara del medio) al pie del palo; un Cavallero, un Caporal (cabo de infantería), para el cuidado de la polvora. abajo los Maestros Calafates, Carpintero y remero (remolar) los pages para pasar los cartuchos a proa.

A la crujia de palo a palo (entre el maestro o mayor y el trinquete) el 2.º Contramaestre el 2.º Sargento el 2.º Capataz de esclavos y los tres 2.º Maestros con su necesario (herramientas y pertrechos de su oficio).

Todos deven estar armados, y la chusma de los dos remos por parte, que no se bogan por el servicio de los cañones (bancos de la corulla) fueren al parapeto y a cada remo de proa primero y los 6 de popa, se ponen 7 hombres y a los demás 6 o 5 (54).

Como se habrá advertido, las cifras de varios empleos no coinciden con las expresadas en el punto anterior, por añadidura no aparecen con puesto de combate los terceros maestros carpinteros, remolares y calafates. Tampoco aparecen los guardianes ni el tercer contador y de los artilleros falta 1 bombardero y 1 ayudante y sobra 1 cabo. Así las cosas, creemos necesario cruzar y analizar los datos de ambas relaciones, para establecer la plantilla de la galera con mayor precisión. En cuanto al plan de combate, los puestos no asignados son fáciles de deducir y se incluirán en el siguiente apartado.

## Discusión y establecimiento de la plantilla de las galeras maltesas

Dos son los aspectos a fijar con mayor exactitud: el número total de gente de la galera y la cantidad de individuos de cada especialidad. Como parece claro que el redactor de la relación «Guarnición y tripulación de dicha galera» no comprobó si las cantidades parciales sumaban el valor total indicado, tomaremos este como fijo para intentar ajustar con precisión la plantilla o *pie de guerra* de la galera.

Empecemos por la *chusma* o *gente de remo*. La galera llevaba 27 remos en la banda *diestra* y 26 en la *sinistra* (uno menos por el *fogón*). Como los remos iban armados a seis hombres, resulta un total de 318 remeros. Y dado

---

(54) Museo Naval de Madrid, Ms. 1682, doc. 12. ff. 43 v. y 44 v.

que, en ocasión de incursiones rápidas en la costa enemiga, se desmontaba el fogón dejándolo en tierra para montar el banco y remo correspondiente, había que contar con seis remeros más, lo cual nos lleva a 324 hombres de remo. A estos seis remeros, cuando no se desmontaba el *fogón*, se les utilizaba para ayudar a los remeros de los dos bancos de la *espalda*, halando de unos cabos, los *guardines*, que se amarraban al guión del remo. Los franceses denominaban a estos remeros *tire-gourdins*. En España está documentada esta práctica, pero no hemos localizado el nombre que se les daba a esos remeros.

Además se llevaban más forzados para *cámaras*, *mozos de popa* y *alieres*, los cuales también servían para cubrir bajas por enfermedad. En las galeras sencillas españolas de esta época el número fijado era de diez. Aquí, con un total de *chusma* de 340, resultarían dieciséis, lo cual está dentro de lo razonable. Por tanto, puede considerarse correcto el número de 340 de *gente de remo*.

La cantidad de hombres de infantería en la relación primera resulta, descontando los sargentos, de 68 hombres. En la de preparación para el combate aparecen 61 soldados y cabos más 19 granaderos y cabo de estos. Resulta, por tanto, añadiendo los dos sargentos, 82 hombres de *gente de guerra*, cifra que, además de contemplar a los granaderos, parece más acorde con lo acostumbrado en esa época.

Con el número de los marineros tenemos el mismo problema. En la primera relación aparecen 53 marineros, y otros cuatro que no se sabe si van incluidos en el total anterior. Como mucho serían 57 marineros. En la preparación para el combate figuran, con puesto a ocupar, 69 marineros. Aquí resulta más difícil inclinarse por una cifra, por lo que pretendemos ordenar la plantilla considerando las cifras analizadas, incluyendo los empleos olvidados, y esperar a la suma final para decidir,

#### *Plantilla de las galeras maltesas en la segunda mitad del siglo XVIII*

- 1 Capitán de la galera (un Comendador).
- 1 Patrón o Segundo Capitán.
- 1 Primer Teniente (el caballero más antiguo o «rey de la galera»).
- 1 Segundo Teniente (el caballero que sigue en antigüedad al anterior).
- Un número variable de Caballeros.
- 1 Capellán.
- 2 Cirujanos (cirujano y barbero).
- 3 Escribanos o Contadores (1.º, 2.º, y 3.º).
- 2 Pilotos (1.º y 2.º).
- 3 Pilotines o Consejeros de piloto.
- 5 Timoneles o Timoneros.
- 4 Contramaestres o Cómitres.
- 3 Guardianes o Compañeros de Cómitre.
- 3 Carpinteros o Maestre d'aja y dajines.
- 3 Calafates y calafatines.

2 Remolar y remolarote.  
 3 Capataces de Esclavos o Alguacil y Compañeros de alguacil.  
 4 Mozos de Alguacil.  
 8 Artilleros (1 Condestable, 2 cabos, 4 bombarderos, 1 ayudante).  
 82 Soldados (2 Sargentos, 9 cabos, 52 soldados, 1 cabo de granaderos y 18 granaderos).  
 15 Gente del Capitán (4 + 11 pajes de escoba).  
 44 Marineros (1 Capitán de marineros y 43 marineros. En este número entran los 4 marineros mozos de alguacil). (Valor ajustado para que resulte el total)  
 340 Chusma (forzados, esclavos y buenas boyas).  
 Total, incluyendo los pajes de escoba = 527.

Como se desprende del cálculo, el número de marineros es algo menor que la cifra de estos en la relación de «Guarnición y Tripulación». Claro está que podrían estar mal otras cifras, pero creemos que el resultado final del número de marineros y soldados coincide con los valores usuales de la época.

En el citado manuscrito aparece un documento en italiano (55) en el que figura la dotación de una galera sencilla. A título de comparación, el total de la plantilla oficial es de 526 hombres, aunque, como era habitual, existen algunas diferencias en los empleos con la plantilla real de la galera en que se tomaron los datos.

### **Algunas observaciones sobre el «Régimen para preparación al combate»**

En la disposición de puestos a los marineros sorprende el número de ellos destinados a «lo que convenga». Quizá de aquí salga la excesiva cifra final.

Los terceros carpinteros y calafates, cuyo puesto no figura, deben estar, con los segundos, sobre la crujía a proa del árbol. Ahí debe ubicarse también el segundo remolar o remolarote.

Los segundos y terceros capataces de esclavos o compañeros de alguacil deben hallarse en crujía, vigilando a la chusma.

Los guardianes o compañeros de cómitre deben estar al mando de los grupos de marineros.

Dentro del cuarto del medio, en el pañol de la santabarbara, debe estar el cabo artillero más antiguo distribuyendo los cartuchos.

En combate, por mor del servicio de los cañones, se retiraban los remeros de los dos últimos bancos (*bancos de la corulla*) de cada banda de la cámara de boga (los bancos se empezaban a contar desde popa).

Para compensar la pérdida de la propulsión de dos remos, se aumentaban a siete los remeros de los bancos 2 a 6 (los anteriores a los bancos de la corulla). Lo mismo se hacía con los bancos 1 (*de la espalda*) al 6 de cada banda. Los demás iban a seis hombres o a cinco según la gente disponible.

---

(55) *Ibidem*. doc. 6. ff. 23-24v.

La *retirada* o *parapeto de popa* consistía en una traviesa o fuerte pieza de madera que, apoyada en los *bandines de la espalda*, se trincaba a la *tijera del estanterol*. Sobre aquella pieza se montaban dos pedreros.

## Conclusiones

Las galeras de Malta se fabricaban con el sistema general de construcción naval mediterránea.

El modelo de las galeras era como el de todas las ponentinas. Las del final del siglo XVIII eran de tipo francés.

La construcción de las galeras se hacía sin planos, basada en el procedimiento del «gálibo maestro». Los datos que necesitaban los maestros d'aja eran el número de bancos y el de hombres por banco. Las maderas, en este siglo, procedían mayormente de Venecia. La jarcia y velas se fabricaban en la isla con materias primas procedentes de Italia.

Existe, en España, un plano de formas de la galera San Luigi.

La superioridad de las galeras de la Religión estribaba en la organización de su arsenal, en la calidad de su armamento y en ir bien dotadas de gente.

Con los datos existentes en España, se puede levantar un plano «moderno» para la fábrica de una galera maltesa.

La última «galera negra» maltesa se dio de baja en España en 1802, y la postrera galera a flote de la Religión se desguazó, también en España, en 1805.