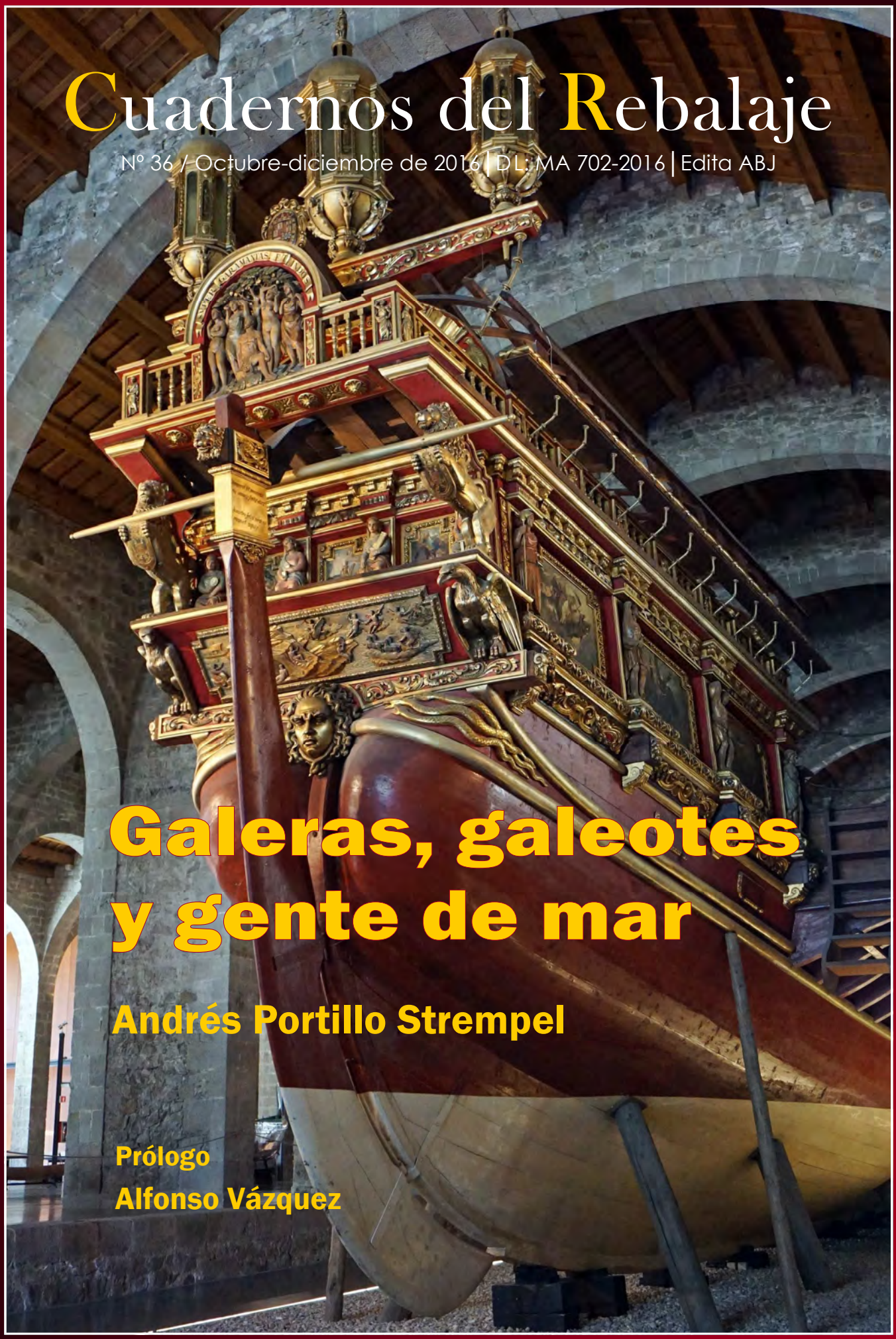
Cuadernos del Rebalaje

Nº 36 / Octubre-diciembre de 2016 | DL: MA 702-2016 | Edita ABJ



Galeras, galeotes y gente de mar

Andrés Portillo Strempel

Prólogo

Alfonso Vázquez

Cuadernos del Rebalaje®

DL: MA 702-2016 / ISSN: 2174-9868

Publicación monográfica de periodicidad trimestral editada desde 2010 por la asociación cultural **A**migos de la **B**arca de **J**ábega

Dirección

Miguel A. Moreta-Lara

Consejo de redacción

Mª Jesús Campos García
J. Felipe Foj Candel
Miguel A. Moreta Lara
Pablo Portillo Strempel

Consejo asesor

Manuel Benítez Azuaga, Francisco Chica Hermoso, Juan Carlos Cilveti Puche, Eva Cote Montes, Mariano Díaz Guzmán, Eulogia Gutiérrez Corral, Víctor M. Heredia Flores, Miguel López Castro, Manolo Maeso, Francisco Morales Lomas, Javier Noriega Hernández, Pepe Ponce, Alejandro Salafranca Vázquez

Coordinación artística

Mª Jesús Campos

Edición y coordinación general

J. Felipe Foj Candel

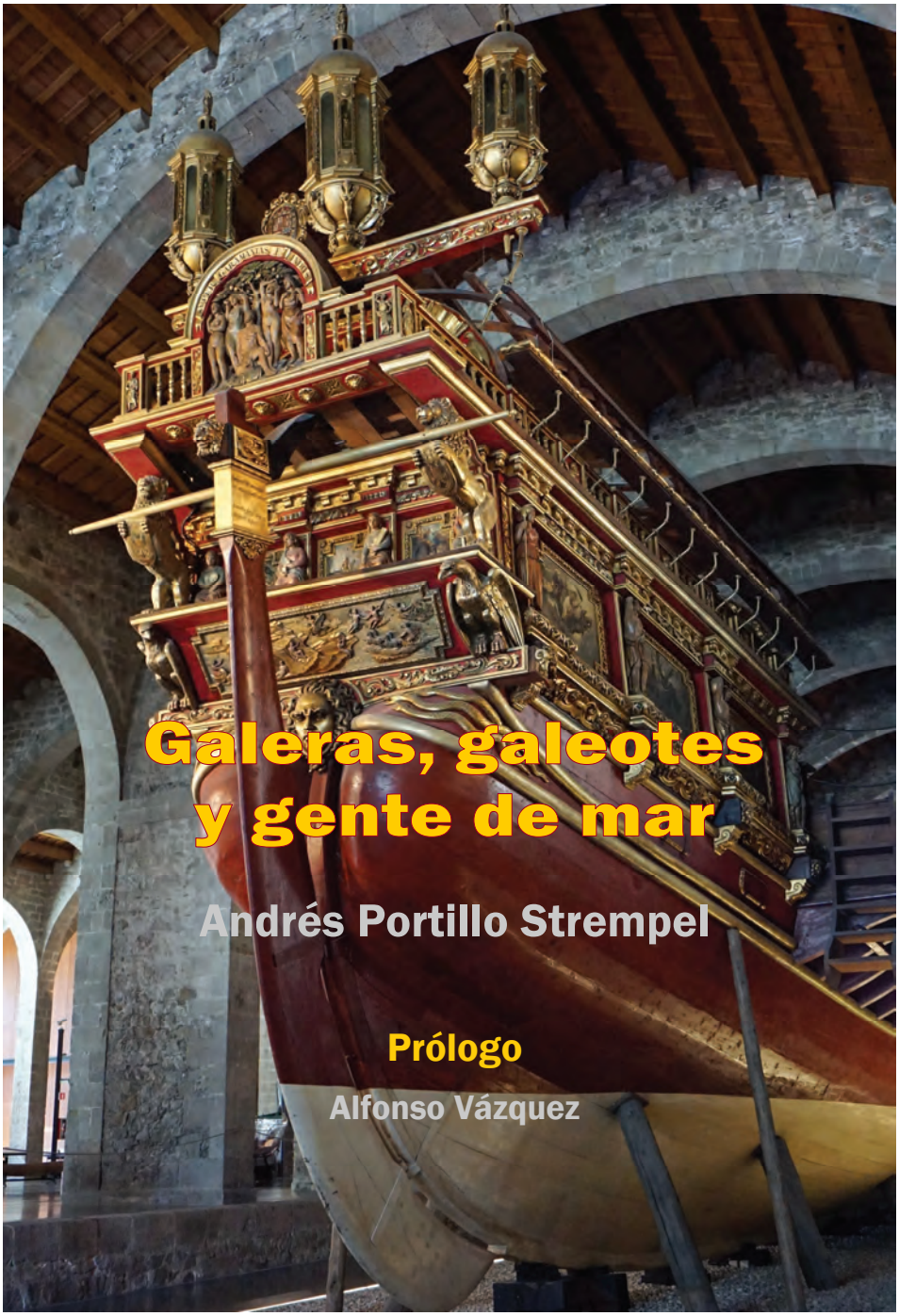
Cuadernos del Rebalaje se difunde preferentemente en formato electrónico por internet. Tiene como objetivo divulgar conocimientos relacionados con el mar Mediterráneo y su vinculación con la costa malagueña y andaluza, sus gentes, embarcaciones, tradiciones y costumbres desde el punto de vista antropológico, histórico, geográfico, científico-técnico, artístico o de creación literaria.

La revista no comparte necesariamente las opiniones expuestas en los trabajos publicados. Los autores de estos y de las imágenes originales se reservan los derechos protegidos por la ley, autorizándose su uso y difusión siempre que se cite procedencia y autoría.

Más información, acceso libre a todos los números y normas de estilo de publicación en *www.facebook.com/cuadernosr* y en *www.amigosjabega.org.* ✉ *cuadernosr@gmail.com.*

Amigos de la **B**arca de **J**ábega está inscrita en el Reg. de Asociaciones de Andalucía con el nº 9210 de la Sección 1. (Resolución de 29/07/2010) y en el Reg. Municipal de Málaga de Asociaciones y Entidades con el nº 2372. (Resolución de 27/09/2010). Domicilio social en el IES "El Palo". Camino Viejo de Vélez, s/nº. 29018-MÁLAGA.

Presidente de Honor: Fernando Dols García
Presidente: Antonio Clavero Barranquero, Vicepresidente: Miguel López Castro, Secretario: J. Felipe Foj Candel, Tesorero: Mariano Díaz Guzmán. Vocales: Pablo Portillo Strempel (Document.) y Miguel A. Moreta Lara (Literatura).
✉ *infojabega@gmail.com.*



Galeras, galeotes y gente de mar

Andrés Portillo Strempel

Prólogo

Alfonso Vázquez

Popa de la reproducción en el Museo Naval de Barcelona de la *Real*, la mayor galera de su tiempo y buque insignia de don Juan de Austria en la batalla de Lepanto (1571). Foto F. Foj

Amigos de la Barca de Jábega
ABJ
ASOCIACIÓN CULTURAL

Cuadernos del Rebalaje nº 36

Grafito localizado al pie de la Alcazaba de Málaga que representa una nave birreme, posiblemente un dromón bizantino del siglo XI

Fotografía de M. Vallejo
www.gibralfaro.uma.es/conomalaga/pag_1794.htm

"La vida en la galera déla Dios a quien la quiera"
(Fray Antonio de Guevara, *Arte del marear*, 1539)

SUMARIO

Prólogo

1. **Antecesores de las galeras medievales**
2. **Evolución de las galeras medievales y modernas**
3. **Atarazanas**
4. **Estructura de la galera**
5. **Dotación de una galera**
6. **Disciplina**
7. **Traslados de presos a puerto**
8. **Navegación**
9. **Alimentación e higiene**
10. **Permisos e invernadas durante los siglos XVI y XVII**

Bibliografía

GALEOTES
Óleo sobre lienzo, 141 × 226 cm. Álvarez Dumont c.1897
Museo del Prado
www.museodelprado.es/coleccion/

Prólogo

A la Asociación de Amigos de la Barca de Jábega le está ocurriendo lo que a ese personaje de Borges que se propuso dibujar el mundo y, ya en su vejez, descubrió que todo ese laberinto de trazos mostraba la imagen de su cara. La ABJ, con los *Cuadernos del Rebalaje*, está creando una rigurosa enciclopedia marítima de Málaga que, en realidad, dibuja la pasión intelectual de un grupo de amantes de la cultura marítima que no se arredra ante tormenta alguna.

De este grupo forma parte el doctor en Biología Andrés Portillo, buen conocedor de los mares y miembro de una familia de reconocido prestigio en todo lo relacionado con la cultura marítima. El experto, que no es la primera vez que colabora con *Cuadernos del Rebalaje*, nos ofrece en este año en el que conmemoramos los 400 años de la muerte de Cervantes el monográfico *Galeras, galeotes y gente de mar*, tres aspectos muy presentes en la obra y en la vida del autor del *Quijote* y el *Persiles*, una novela esta que es un continuo navegar.

Acostumbrados como estamos a que los barcos sirvan hoy para la pesca, el transporte a motor o a vela y la práctica deportiva, Andrés Portillo nos recuerda que las galeras emplearon de forma habitual a partir del XVI a prisioneros y esclavos como fuerza motriz, idea nacida en Francia y que fue asimilada por España. De ellas dijo fray Antonio de Guevara -nos recuerda el autor de la monografía- que eran creación del diablo y mundo invertido que vuelve necio al sabio, loco al cuerdo y bruto al discreto. Una imagen que evoca la famosa nave de los locos del Medievo.

Las galeras, en el imaginario colectivo español en buena parte gracias a nuestro Siglo de Oro, sirvieron, por su idoneidad para realizar rápidas incursiones, no solo para frenar la piratería en el Mediterráneo sino también para que corsarios y piratas efectuaran raudas razias sobre las poblaciones, lo que obligó a partir del XVI a jalonar la costa del Sur de España de fortalezas y torres almenaras como la de las Palomas, inolvidable escenario de la celebración por la ABJ del solsticio de verano.

Andrés Portillo emplea la erudición pero también sus dotes divulgativas para ofrecernos una visión global de estas embarcaciones y quienes hacían posible que surcaran los mares; por eso comienza con el precedente de las galeras medievales y su evolución, nos pasea por las atarazanas en las que se construían y reparaban y estudia la estructura de esta famosa embarcación, de la que podemos ver como magno ejemplo la galera real de don Juan de Austria, en el Museo Naval de Barcelona.

La segunda parte de la monografía la dedica a la dotación de la galera, la disciplina en el barco y el famoso transporte de galeotes desde las cárceles hasta los puertos de embarque, entre ellos el de Málaga, que acogió a miles de compañeros de Ginés de Pasamonte, el desagradecido galeote liberado por don Quijote.

Concluye este estupendo estudio con un repaso a la navegación, con los diferentes tipos de boga así como a la alimentación y la higiene. En suma, un periplo que a más de un lector le va a apasionar porque se adentra por mares desconocidos, desvelados gracias a Andrés Portillo.

Alfonso Vázquez

••• • •••

Imagen de la página anterior: Málaga hacia 1580. Dibujo de J. Hoefnagel procedente de la obra *Civitates Orbis Terrarum*, tomo 1, George Braun y Frans Hogenberg (www.grabadoslaurenceshand.com).

Carta de 1795 de lo que hoy se conoce como mar de Alborán. Fuente: Instituto Geográfico Nacional

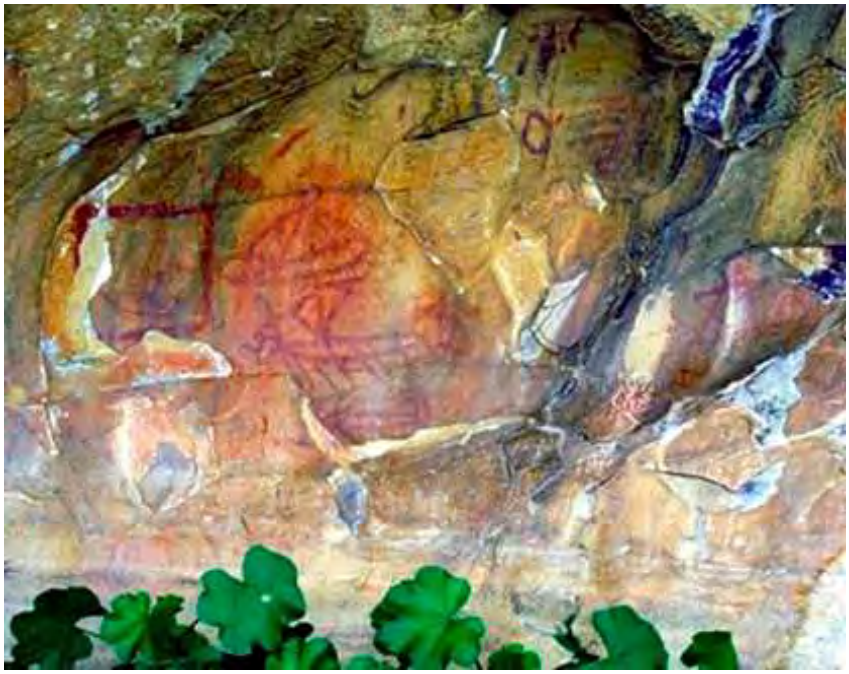
Galeras, galeotes y gente de mar

1. Antecesores de las galeras medievales

Fueron los pueblos orientales del Mediterráneo, griegos y fenicios, quienes desarrollaron la idea de las embarcaciones mixtas de vela y remo y el diseño de las primeras naves de varios órdenes de remos, pasando de las monorremes a las birremes, con la introducción de una segunda fila superior de remos, distribuyendo los bancos del orden superior entre los bancos del orden inferior. La aparición hacia el siglo VII a. C. de una plataforma exterior situada en la regala[1], que permitía alejar el punto de apoyo de los remos de la borda, facilitó un tercer orden de remos que dio origen a las famosas trirremes griegas. Dotadas en proa de un espolón de bronce en la línea de flotación, estas naves de guerra embestían al enemigo en lugar de abordarlas, con objeto de hundirlas. De escaso calado, con eslora aproximada de 37 m y 5,6 m de manga, se gobernaba a popa con un par de timones de espadilla, con ayuda de un tercero a proa, portando entre finales del siglo V a. C. y hasta el año 352 a. C. dos mástiles con velas cuadras.

Debido a su gran eslora y a la ausencia de cubierta, necesitaban de unos tortores de lino, dispuestos de proa a popa para evitar que se partiera la nave. Con 170 remeros asalariados libres moviendo cada hombre un remo, distribuidos en tres órdenes, los *trainitas*, *zigitas* y *talamitas* (correspondientes a los niveles superior, intermedio e inferior respectivamente) remaban al ritmo del *salomador* sin ayuda del látigo.

[1] Especie de revestimiento que corona la llamada "obra muerta" o parte del casco del buque que está fuera del agua.



En la cueva de la Laja Alta localizada en Jimena de la Frontera (Cádiz), se aprecia esta pintura rupestre de un grupo de embarcaciones que podría considerarse como una escena naval, o incluso como un catálogo de navíos de época protohistórica.

Ilustraría un elemento crucial de la civilización occidental, como es el encuentro de las culturas del interior del Mediterráneo -con un grado de dominio del medio ya considerable- y los pueblos de cultura ibérica del sur de la Península. Desde el estrato rocoso, conocido como laja por los lugareños, se puede contemplar la bahía de Algeciras presidida por el peñón de Gibraltar.

Para poder plasmar con tanta precisión esas naves con mascarones de proa o de popa, de remos, a velas, o con mezcla de ambos sistemas de propulsión, es probable que el autor tuviera que bajar al estrecho de Gibraltar varias veces, posiblemente al puerto de la Carteia prerromana. Se especula con que sean escenas de pesca datadas entorno a finales del IIIº/inicios del IIº milenio a. C.

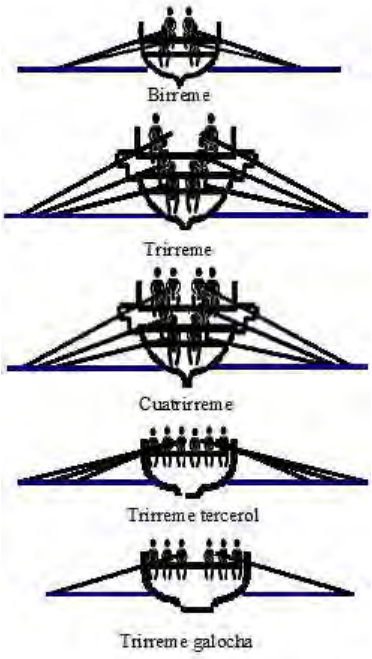
(https://es.wikipedia.org/wiki/Cueva_de_la_Laja_Alta)

Bajorrelieve de Lenormant (aprox. 400 a. C.). Banda de estribor de una trirreme ateniense. Museo de la Acrópolis. Atenas. https: //es.wikipedia.org/

2. Evolución de las galeras medievales y modernas

Hasta la Baja Edad Media la práctica habitual para las acciones bélicas navales era armar fustas y galeras destinadas de ordinario para fletes, no existiendo una diferenciación clara entre barco comercial o militar. Con el tiempo el desarrollo de este tipo de embarcación mixta fue paralelo en la marina mercante y flota de guerra. El nombre de *galera* empezó a usarse en España a partir del siglo XIV aunque con anterioridad ya se conocía en el Mediterráneo como *galea* y *galia*, si bien en los bajos mundos del hampa se las solía identificar también como *guras* o *gurapas*. Fray Antonio de Guevara decía de ellas que eran creación del diablo, mundo invertido que vuelve necio al sabio, loco al cuerdo y bruto al discreto. Dentro de la familia de embarcaciones mixtas de propulsión rémica y vela, la galera era la reina, aunque existieron múltiples variantes a lo largo del tiempo, cuya mayor expresión recaía en la *galeaza*, mientras que la *fragata* representaba la de menor porte. Otros buques mixtos de la Edad Media y Moderna del Mediterráneo fueron:

- *Galera real*: la que arbolaba el estandarte real cuando embarcaban a alguien de la familia real. Solía ser de treinta o más bancos.
- *Galera capitana*: embarcaba al general de la escuadra. Era de veintiocho bancos.
- *Galera patrona, almiranta* o *vicealmiranta*: la que portaba el jefe de una fuerza naval, el almirante o vicealmirante respectivamente.
- *Galera gruesa*: veintiocho bancos por banda y tres remeros por banco.
- *Galera bastarda*: sobrenombre que se daba en el siglo XVI a una galera más fuerte que la ordinaria.
- *Galera de remos sencillos*: de dos o tres remos por banco, en la



Evolución de la distribución de los remeros. Autor A. Portillo.

que cada remo era manejado por un solo hombre. A la de dos remos se la llamaba birreme y a la de tres remos trirreme.

- *Galera sutil* u *ordinaria*: armada con veinticuatro o veintiséis bancos con tres remeros por banco, según la época.
- *Galeaza*: también denominada *galeón* (no confundir con los auténticos galeones atlánticos). Era una galera de gran arqueo con hasta tres palos: mayor, trinquete y mesana, y artillería en las bandas, sobre una cubierta superior por encima de las cabezas de los remeros, además de los situados en los castillos de proa y popa. Fuertemente artillada por las bandas.
- *Galeota:* también llamada galera sutil o *media galera*, de menor tamaño que la galera, sin arrumbada y armada con menos de veinte bancos, con uno o dos remeros por banco.
- Otros vocablos utilizados para referirse a distintos tipos de naves mixtas menores fueron *fusta, bergantín, fragata, saetía, falúa, grip, leño, sarrante, harraq, albatoza, pinaza,* etc.

Descrita por la literatura como infiernos, prisiones o letrinas flotantes, la galera era una embarcación de cabotaje y navegación costera, obligada a invernar, con fines fundamentalmente militar pero también las hubo mercantes para el transporte de pasajeros, tropas y pertrechos, peregrinos, misiones diplomáticas y autoridades. Las galeras mercantes venecianas de mediados del siglo XIV correspondientes al modelo *Flandes* y *Londres*, de 170 toneladas de flete, tenían una eslora de 41 m, manga máxima de 6 m y puntal de 2,7 m.

De gran eslora respecto de su manga, bajo bordo, fondo plano y poco calado, en las galeras de guerra la proporción manga/eslora era 1 a 8, mientras que en las mercantes era de 1 a 6. Pese a todo, de mayor calado y peso que las antiguas trirremes griegas, estaban aparejadas al principio con un solo palo o árbol, con vela cuadra y posteriormente

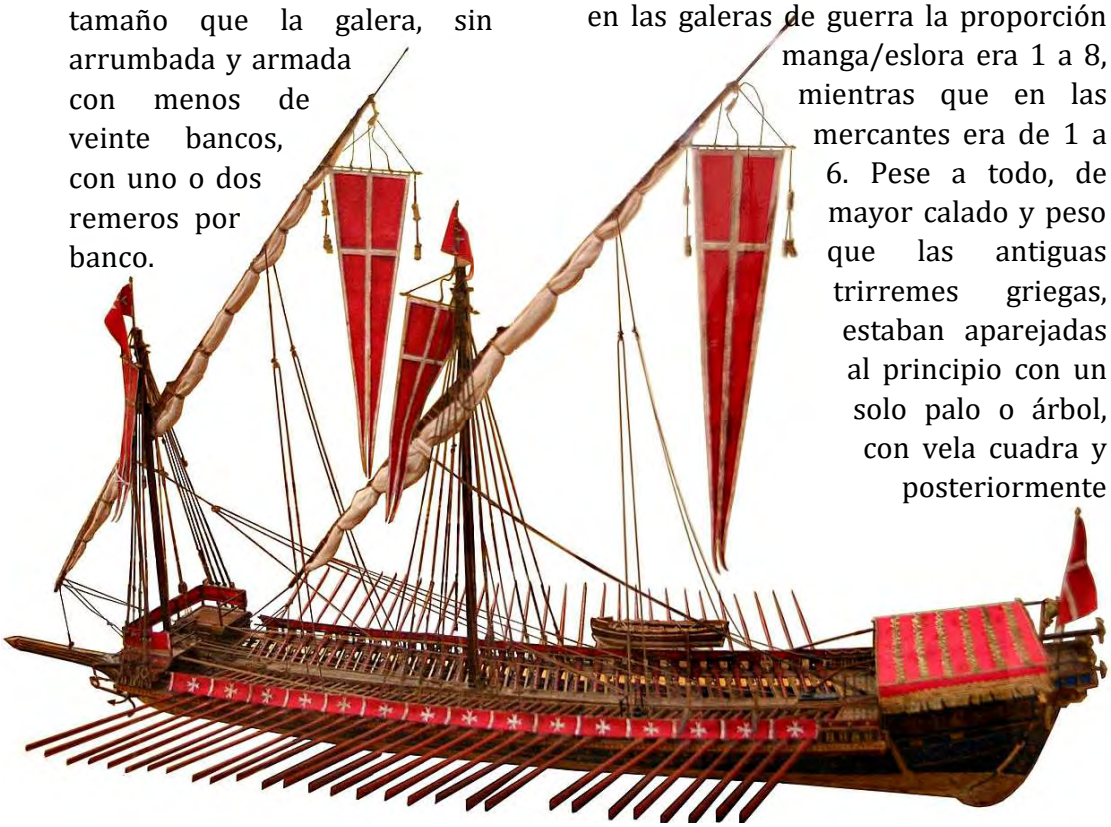


Ilustración: Miniatura de una galera de la Orden de S. Juan de Malta (s. XVI). En https://an.wikipedia.org/

Torre vigía en Punta Palomas (Málaga). Construida en 1574, formaba parte de la red de torres costeras que vigilaban las incursiones berberiscas del norte de África. Foto F. Foj

latina hasta gran parte del siglo XVI, cuando aparece un trinquete o lobo de proa, algo caído hacia el espolón, mientras que el palo maestro o artimón iba bastante a proa con respecto a la cuaderna maestra.

El uso de esta arboladura se generalizó a partir del siglo XVII, pudiéndose aparejar un tercer palo llamado mesana.

Los remos la hacían idónea para realizar rápidas incursiones costeras en los mares cerrados durante los meses de viento bonancible y cambiante, dando alcance a los navíos mediante acciones de abordaje y embestida, así como rápidas "cabalgadas" o "razias" sobre poblaciones para hacerse de codiciadas presas. No obstante, la eficacia de las acciones corsarias de las galeras requería de un refugio seguro que le podía proporcionar un puerto fortificado próximo.

Esta versatilidad de las galeras motivó la defensa costera del sur peninsular a partir del siglo XVI con apoyo de una red de torres de almenara y fortalezas asistidas por tropas permanentes a pie y a caballo en los principales enclaves de los distritos costeros. La implantación de este sistema defensivo en la costa mediterránea andaluza se dictaba, desde la Capitanía General de la Alcaidía de la Alhambra, por el primer alcaide don Íñigo López de Mendoza, trasladada en 1515 a la ciudad de Vélez Málaga. No obstante, a la hora de hacer la guerra en el mar *Las Partidas* de Alfonso X atribuyen a las galeras no sólo la labor de corso, sino también la de formar parte de flotas y armadas.

Así, durante los siglos XVI y XVII, se organizaban en escuadras y armadas. La primera era una unidad básica de organización de las galeras en España estructuradas para la defensa y protección frente a la piratería, compuesta por dos o más buques, que en caso de que fuera permanente se conformaba por cuatro galeras mandadas por un cuatralbo, mientras que la armada implicaba la movilización de diferentes recursos navales, formándose para el ataque.

De este modo, a partir de principios del siglo XVI, se crea la que será la escuadra principal y última en desaparecer en 1802, conocida como Escuadra de Galeras de España, destinada a proteger la frontera sur mediterránea peninsular, proveniente de la extinta Escuadra de Galeras de la Costa del Reino de Granada. Otras escuadras de la monarquía hispánica importantes fueron las de Aragón, Portugal, Génova, Nápoles, Sicilia, Santiago, Mallorca, Guarda y

Navegación de Indias y Guarda del Estrecho.

En su detrimento, las galeras eran poco propicias para la navegación de altura donde los navíos a vela de alto bordo sorteaban las tempestades sin temor a inundarse, al contrario de lo que sucedía en las galeras de baja borda. A pesar de ello se conoce que en el siglo XVI varias galeras cruzaron el océano hacia las Antillas con éxito. El radio de acción de sus incursiones estaba limitado por la escasez de bastimentos y poca capacidad de almacenaje, en contraposición con los *buques redondos* o *naves mancas*, movidos a vela, con menor tripulación y espaciosas bodegas.

La excesiva tripulación de las galeras suponía de igual forma un mayor gasto económico. Fue precisamente la escasez lo que obligó a recurrir a penados y esclavos, idea nacida en Francia pero rápidamente asimilada por la corona de Aragón y Castilla, no siendo habitual hasta el siglo XVI, favorecido por la introducción del *remo a galocha* en el siglo XV. Este sistema consistía en más de un remero por remo, ya que hasta la fecha se utilizaba el sistema de *remo alla sensile*, en el que cada remero movía un remo.

La reinvención por los genoveses durante el siglo XIII de las trirremes, siguiendo el modelo de un hombre/un remo, condujo al concepto de *remo tercerol*, aunque su uso no se generalizó hasta el siglo XIV: remos de diferente longitud que debían de cumplir con que un tercio del mismo quedase de la postiza hacia dentro.

A diferencia de las trirremes griegas de la antigüedad, las de la Edad Media armadas a tercerol sólo tenían un orden o nivel de remos. La introducción del remo galocha sacrificó maniobrabilidad por potencia de la nave. Otra norma que debían tener en cuenta los carpinteros era el ángulo del remo con respecto a la superficie del agua: debía sumergir la pala lo menos posible para mejorar el rendimiento del esfuerzo de los galeotes.

> *Por buen supuesto te tienen*
> *pues te envían a bogar;*
> *ropa y plaza tienes cierta,*
> *y a subir empezarás.*
> *Quéjaste de ser forzado,*
> *no pudiera decir más*
> *Lucrecia del rey Tarquino*
> *que tú de su Majestad.*
> *Esto de ser galeote*
> *solamente es empezar,*
> *que luego, tras remo y pito,*
> *las manos te comerás.*
>
> F. Quevedo, "Respuesta de La Méndez a Escarramán", 1648

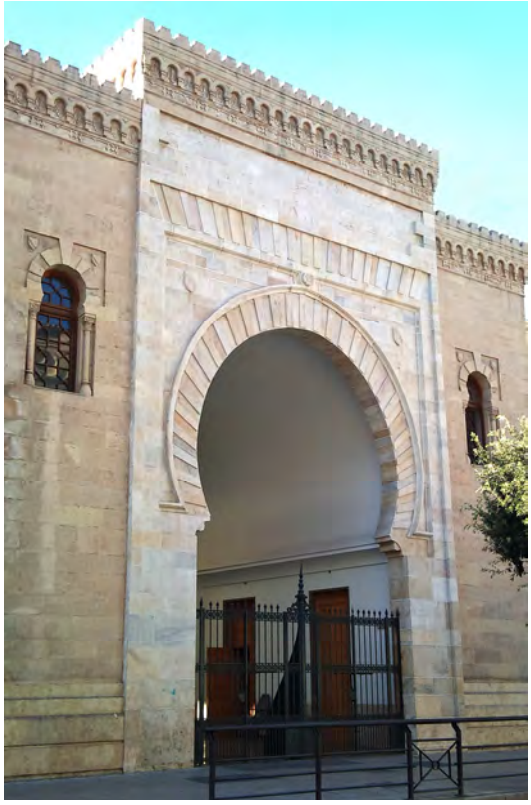
El remo galocha facilitó no obstante la sustitución de los remos rotos ya que todos medían igual. En todo caso, los remos de galocha eran de mayor tamaño y se fabricaban de dos piezas, midiendo entre 9,70 m y 12,70 m de largo a finales del siglo XVIII. Disponían de unas manillas o asideros a los que se agarraban los galeotes, excepto el *bogavante*, que remaba en el extremo junto a la crujía, manteniendo el ritmo del resto de compañeros de banco, cuya boga no debía ser muy depurada, si tenemos en cuenta la incorporación de forzados (para abaratar el coste del fletamento), distinguiéndose así de las galeras armadas a tercerol, cuya dificultad de boga no admitía forzados sino remeros experimentados. A pesar de ello, las levas de penados necesitaban

de adiestramiento previo, lo que retrasaba la disponibilidad de los mismos.

Curiosamente, las armadas venecianas y genovesas armaron sus galeras *a tercerol* hasta el siglo XVI, participando así en la batalla de Lepanto, mientras que las naves de España y Francia lo hicieron *a galocha.*

Las galeras, concebidas para correr, desbordando al enemigo por la banda para destruir su palamenta, con la entrada del siglo XVI fueron abandonando el *fuego griego* [sustancia incendiaria] a favor de la artillería de proa, cuyos proyectiles precedían los abordajes, lo que dio ventaja a las plataformas de bandas artilladas y borda alta sobre las galeras, razón por lo que las galeras procuraban no dar la banda a los navíos artillados.

Con la llegada del siglo XVII, se produjo un giro geopolítico atlantizador para la corona de España, promovido por la guerra en el norte de Europa, el descubrimiento de América y el paulatino declive de la amenaza otomana. Los barcos artillados de gran envergadura fueron asumiendo el papel central de las flotas, en detrimento de las galeras. Los grandes y caros cañones de bronce dieron paso a los de hierro, ahorrando en peso y dinero a favor de los navíos a vela. A pesar de ello, ambas tecnologías siguieron conviviendo varios siglos, sumiéndolas en el olvido y la desatención con el transcurso de los años, antes de que España aboliera el servicio obligatorio de galeras en 1748. En 1784 Carlos III ordenó construir nuevas galeras para combatir la piratería berberisca sin gran éxito, suprimiéndose definitivamente en 1803.



Puerta de mármol del taller naval o atarazana de Málaga de origen nazarí que da nombre al mercado construido en el S. XIX. Foto https://es.wikipedia.org

3. Atarazanas

Procede del árabe *ad-dar as-sina´a* y significa "la casa de fabricación". Las atarazanas de Barcelona fueron por sus dimensiones y producción las más importantes de la Península: fundadas en 1243 llegaron a albergar en su interior hasta 25 galeras.

Durante los siglos XVI y XVII, los principales astilleros españoles se situaban en las costas del Cantábrico, Puerto de Santa María y, en menor medida, Sevilla, junto a pequeños astilleros en San Fernando, Sanlúcar y Algeciras. En la costa mediterránea destacaba la ya citada de Barcelona, seguida por Valencia y Málaga, así como otros puertos

que se incorporaron después, como Cartagena, Denia, Tarragona, Mahón, etc. A pesar de ello no hay que olvidar que muchas galeras mediterráneas al servicio de la monarquía española fueron construidas en puertos italianos, especialmente en Nápoles y Sicilia.

A diferencia de los astilleros, las atarazanas eran instalaciones cubiertas para construir, reparar, carenar e invernar distintos tipos de embarcaciones, atendidas por maestros y aprendices, además de custodiar pertrechos navales. Y es que la tradición naviera en tiempos del Al Ándalus fue potenciada por los Omeya: durante el emirato de Córdoba, Abderramán II ordenó construir un astillero en Sevilla para contrarrestar con una flota de guerra los ataques de los normandos. Posteriormente Abderramán III trasladó el principal arsenal a la ciudad de Almería. Otras atarazanas del período islámico andalusí fueron las de Algeciras, Gibraltar, Málaga y Almuñécar.

Durante el siglo XVI las Atarazanas de la Corona de España estaban gobernadas por el Consejo de Guerra, aunque en Cataluña, Sicilia y Nápoles era el virrey el que ejercía la superior jefatura. Al mando estaba el capitán general de la escuadra, un veedor general y un contador, así como las autoridades locales.

En el siglo XVII apareció la figura del capitán de la maestranza, con rango de capitán de galeras, de entre los capitanes más antiguos. En un segundo orden, estaba el mayordomo (encargado de los bastimentos, vestimenta, munición, esclavos y forzados destinados a ayudar en la maestranza), mientras que el escribano llevaba las cuentas de las obras, personal y compra de materiales. Los maestros mayores de astillero y calafate, dirigidos por el maestro mayor de atarazanas, se encargaban de mandar a los oficiales, entre los que se encontraban:

- *Remolar*: repara y repone la palamenta de la galera ayudado por el *remolarote*.
- *Calafate* y *calafatín*: encargados de mantener estanco el casco de la galera y del funcionamiento de las bombas de achique.
- *Maestre daja* y *dajín*: encargados de la reparación del casco y carpintería en general.
- *Maestro de azuela*: talla y prepara las piezas que formaban la estructura interior del casco.
- *Maestro de filo*: encargado de cortar las tracas de la tablazón del forro del casco.
- *Botero* y *boterín*: dedicados a la construcción y reparación de la pipería.
- *Buzo*: realizaba labores de inspección y reparación del casco.
- A estos habría que sumarles otras ocupaciones como *carpinteros*, *aprendices*, *estibadores*, *transportadores de madera*, *aserradores*, etc.

La seguridad y protección de las atarazanas recaía sobre un grupo de soldados con su capitán. Los aprendices de las atarazanas se embarcaban en las escuadras de galeras junto con maestros oficiales y marineros para dar servicio de mantenimiento a las naves. El emplazamiento de astilleros y atarazanas estaba condicionado a la proximidad de bosques, si bien la arboladura no tenía que coincidir con el lugar de la botadura. El roble en primer lugar, seguido del pino, eran las maderas preferidas para la cons-

trucción naval. El haya se utilizaba para remos e interior de los barcos, el pinabete y pinsapo para tablazón, y el olmo y fresno para cureñas de los cañones y cuadernas de embarcaciones menores.

En el caso de la organización de las atarazanas islámicas del Al Ándalus, aunque menos estructurada, sí debió de disponer de una dirección y jerarquía similar a la señalada anteriormente. Las atarazanas de Málaga, cuyos orígenes se remontan al período almohade en torno al siglo XII, durante su período musulmán se dedicó fundamentalmente a la construcción de fustas, albatozas y galeotas aptas para el corso y navegación de cabotaje, aunque no grandes navíos destinados al tráfico de altura, reservados hasta el siglo XV casi en exclusiva a los estados italianos. Tras la toma de la ciudad por las tropas cristianas, las atarazanas siguieron cumpliendo su función naval si bien cediendo terreno a favor de otros usos como sede administrativa, almacén, hospital, polvorín, fábrica de fundición de cañones o cárcel.

> *Es privilegio de la galera que si algún pasajero quisiera salir alguna vez a tierra, por ocasión de recrearse un poco, o a coger un cántaro de agua, o a buscar o comprar algún refresco, ha de pedir, como fraile, licencia al capitán; ha de rogar al cómitre que mande armar el esquife, ha de halagar a los proeles que le lleven, hale de prometer algo porque a la vuelta le aguarden, ha de dar dineros a quien le saque acuestas porque no se moje; y si por malos de sus pecados no acude presto a se embarcar cuando tocan a recoger, haráse la galera a vela, y quedarse ha él en tierra colgado del alagalla.*
>
> Fray Antonio de Guevara, *Arte del marear*, 1539

A pesar de todo, la madera de bosques mediterráneos no gozaba de buena reputación debido a su nudosidad y mayor amplitud de sus anillos anuales. Para asegurar la curvatura de las varengas, genoles y rodas de roble, a los árboles jóvenes se les obligaba a tomar la forma deseada, *garbo*. Para decidir a qué pieza estaba dedicada cada ejemplar, controlar su crecimiento periódicamente así como su momento de tala se creó la figura del *magister legnaninum*, en un proceso que se denominaba *boscar* y que les correspondía a los maestros de astillero y carpintero con sus ayudantes.

La escasez de madera de calidad hizo florecer durante la Edad Media su comercio, fletándose portes desde distintos puntos del centro y norte de Europa con destino al Mediterráneo.

En España, salvo la madera y el hierro, el resto de materias primas para la construcción naval debía por lo general ser importado. Igualmente, durante los siglos XVI y XVII, se incorporaron numerosos artesanos de otros estados europeos.

Vista idealizada de la Málaga medieval desde el mar en la vidriera del interior de mercado de Atarazanas. Las propias atarazanas aparecen a la derecha. Foto original en www.verema.com/

4. Estructura de la galera

La estructura cerrada que ocupaba toda la manga de la cámara de proa, a modo de castillo, se denominaba *corulla*, situándose en su crujía el cañón de caza o bombarda y a sus lados otros más pequeños. En ese compartimento también se estibaban los cables de fondeo (*gumenas*) en un pañol exterior de almacenamiento donde en ocasiones se alojaba el cómitre y la maestranza. La enfermería, con la cámara del cirujano, se disponía junto a la proa, al igual que el carbón y la leña. El techo de la corulla (*arrumbada*) se empleaba como bastión durante el combate por la infantería. Con objeto de dejar libre el campo de tiro de la artillería de corulla, el espolón era casi horizontal y a nivel de la *tamboreta*, cubierta de proa delante de la corulla donde se cargaban los cañones y realizaban las maniobras de fondeo. A estribor y babor se los denominaba *diestra* y *siniestra* respectivamente.

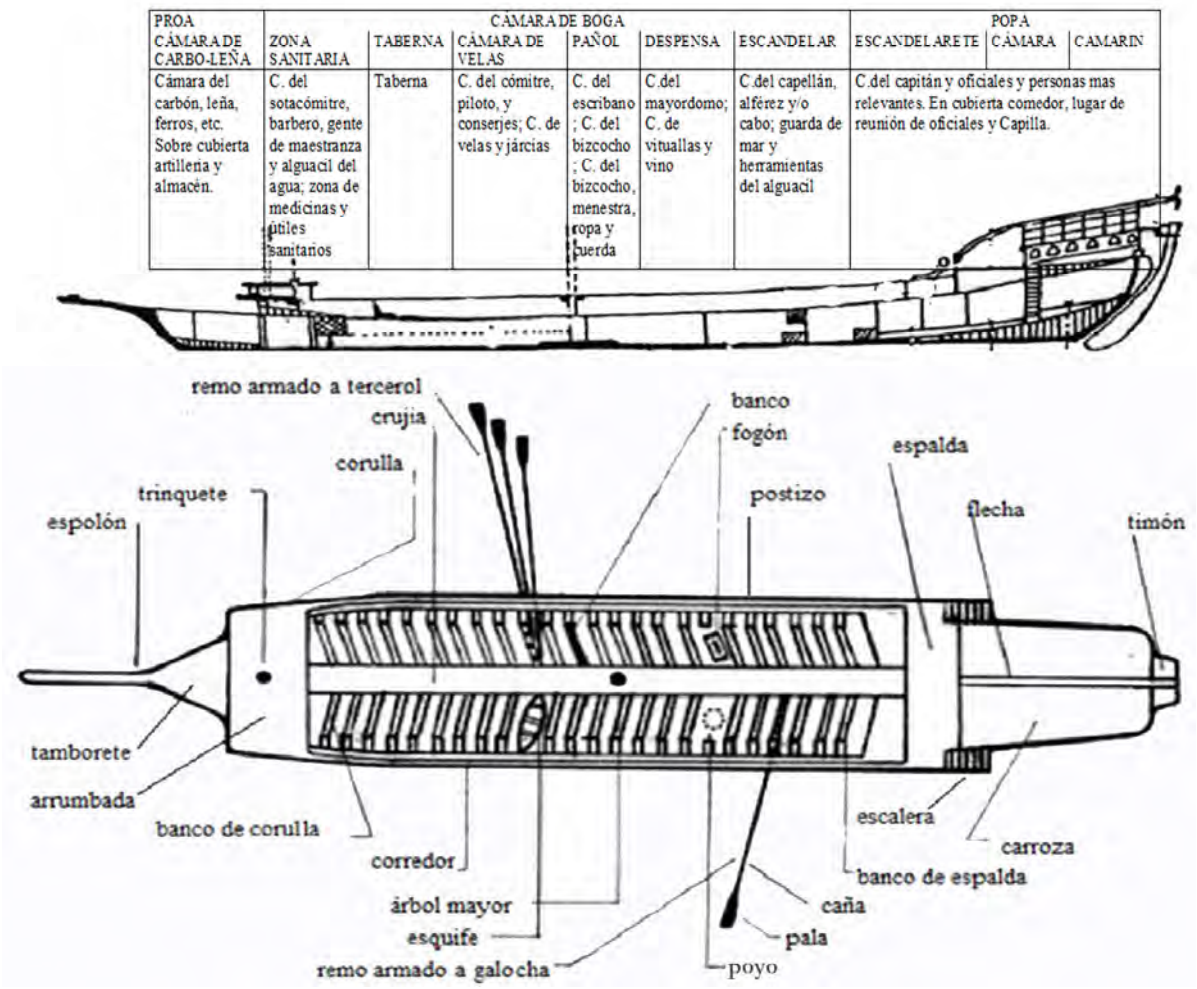
Hasta principios del XIV la popa estaba rematada por dos cuernos decorados con una o más esferas en la punta. A partir del siglo XIV en la popa se situaba el castillo denominado *espalda*, donde había una cámara con un compartimento superior y otro inferior para alojar al mando, una toldilla o *carroza* para el tendal, que servía de comedor y lugar de reunión de los oficiales.

En los costados de la espalda se situaban las escalas para embarque. Tras la carroza, se encontraba la *timonera*, que hasta el siglo XIII se manejaba con un timón-remo (espadilla).

La introducción del timón de codaste por los pueblos hanseáticos a partir del siglo XIII supuso una gran revolución, conviviendo no obstante con la espadilla hasta el siglo XV. Los siguientes compartimentos eran el *escandelar* y *escandelarete*, destinados a custodiar las armas, agujas de marear y herramientas del alguacil, a la vez que servían de cámara al capellán y oficiales de infantería. A continuación venía la *despensa*, donde se alojaba el mayordomo. Contigua a esta se hallaba el departamento para las viandas y el agua. En el centro de la galera estaba la cámara del escribano denominada pañol de pan, de legumbres y de la pólvora. Seguidamente venía la *taberna*, situada junto a la cámara del cómitre (llamada cámara de velas) y la del sotacómitre (o cámara de *jarcia*).

En el centro de la nave se localizaban la *cámara de boga* cuya manga sobresalía del casco de la galera, con los bancos de cuatro o siete remeros por banda. Cada banco contenía a su vez una banqueta o *remiche* (estrecha plataforma bajo el banco), peldaño y contrapeldaño. Los bancos estaban separados por un corredor o callejón dispuesto de proa a popa llamado *crujía*, cubierto usualmente por una tienda que en invierno era un toldo de herbaje y en verano de lienzo angeo [de estopa].

Cámara de popa con toldilla o carroza de la *Real*. Museo Naval de Barcelona. Foto F. Geller Grimm. https://commons.wikimedia.org



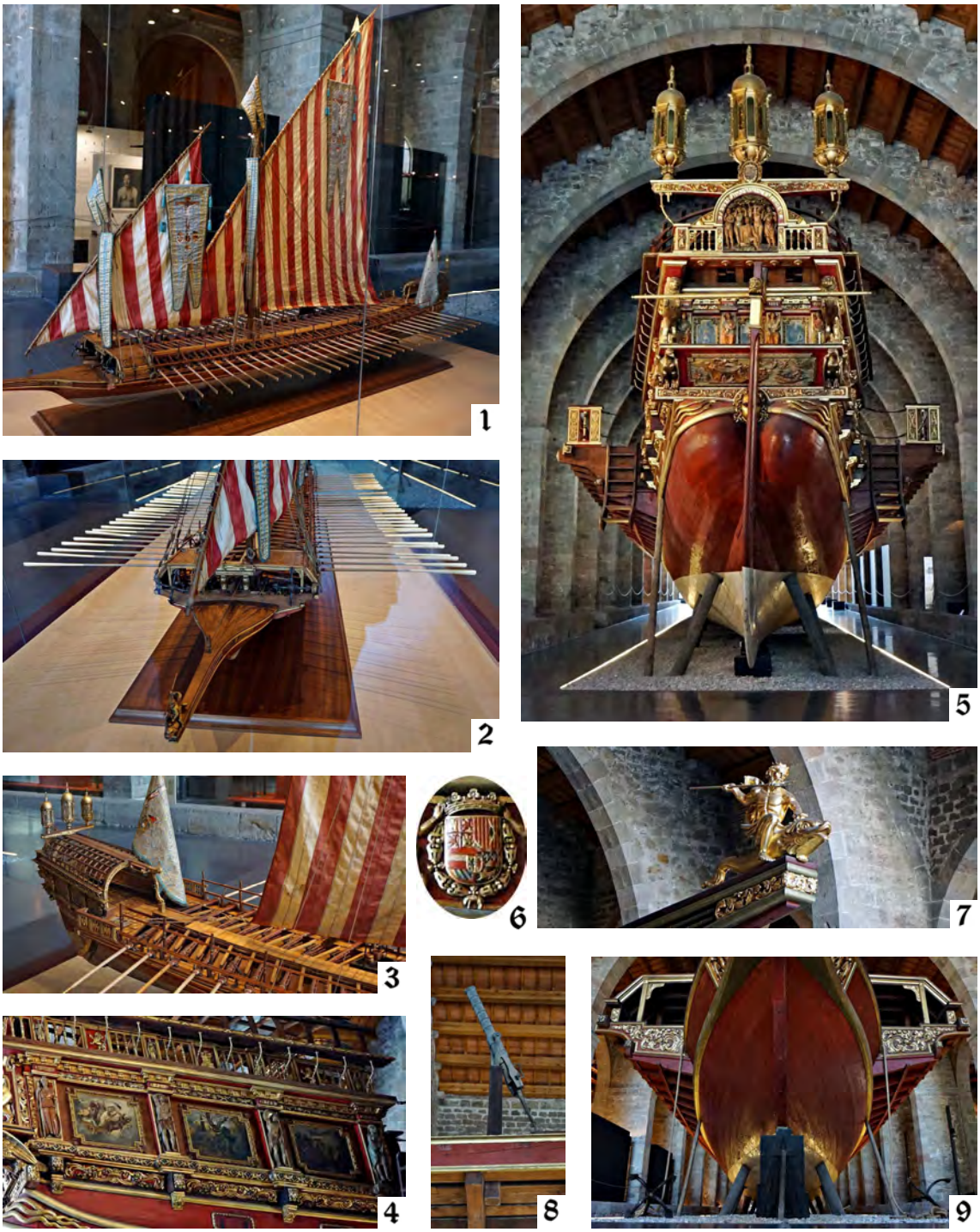
Distribución interior y de cubierta de una galera de los siglos XVI -XVII sobre las láminas del álbum de construcción naval del Marqués de la Victoria y la revista *Ars Médica* 2005, vol. 4, según tesis de Marchena Jiménez. Esquema elaborado por A. Portillo.

Los bancos de boga estaban dispuestos oblicuamente con respecto a la crujía[2]. En la cámara de boga se situaba el fogón y el *esquife* (bote auxiliar) así como el *poyo* (lugar destinado al sacrificio de animales para la cocina).

En ambas bandas de la cámara existía un pasillo, el corredor, sobre el que se movían los remos, usado para descanso o guarnición durante el combate y sobre el cual se situaban los pedreros.

Los galeotes, por lo general encadenados, se acurrucaban en la banqueta o remiche bajo sus bancos de boga, llamados cuarteles, cubriéndose con un capote. Los marineros y *buenas boyas* (remeros voluntarios) se acomodaban en la crujía y en la proa, mientras que los soldados se solían alojar en la crujía, por parejas en unas mesas que existían entre cada banco de remeros llamadas *ballestas*. El alumbrado se realizaba mediante *lampiones* distribuidos en la crujía y en las cámaras, además de un faro de correr tormentas y los fanales de popa.

[2] Plano longitudinal de simetría de un buque que de proa a popa divide la cubierta en dos partes exactamente iguales.



Imágenes de la galera *Real* de don Juan de Austria en el Museo Marítimo de Barcelona. 1. Vista general con velamen desplegado y gallardetes (maqueta). 2. Vista frontal desde el espolón de proa, con la palamenta alzada y afrenillada en la que se advierten cañones y "fierros" o anclas (maqueta). 3. A popa de la "cámara de boga" se sitúa contigua una amplia plataforma con escalas de embarque a cada banda, "la espalda", seguida de "la carroza", dependencias nobles de la embarcación, con tres fanales distintivos de dignidad e insignia propia de la galera real (maqueta). 4. Detalle del rico ornamento del lateral "diestro" de la "carroza". 5. Vista general de la popa entre los arcos de la atarazana. 6. Escudo de armas de Felipe II. 7. Espolón rematado con figura de Neptuno o Poseidón. 8. Falconete, artillería menuda con capacidad de giro, a diferencia del gran cañón de crujía y resto de cañones de proa con horizonte de tiro únicamente longitudinal hacia delante. 9. Vista de proa del enorme sobrevuelo de la postiza sobre la que se arman los remos, de forma que la escasa manga y el poco calado conferían rapidez y navegabilidad en aguas someras. Fotos F. Foj

5. Dotación de una galera

El fletamento de una galera se podía realizar bajo el régimen de asiento o bien era propiedad del Estado. La Junta de Galeras era el órgano de control económico-administrativo de las escuadras españolas durante los siglos XVI y XVII, formando parte del Consejo de Guerra. A principio del siglo XV la planta o dotación de una galera estaba conformada por hombres de mar, divididos en gente de cabo y gente de remo, así como por gente de guerra (soldados, arcabuceros y otras unidades de infantería).

Igualmente existía un grupo dedicado a la administración que también podía embarcar, formado por contador, pagador, escribano, notario, auditor, letrado, factor, etc. No obstante, a la mayoría de la gente de cabo se la despedía durante los meses de invernada. El hecho de que hubiera gente de guerra no significaba que los demás no pudieran intervenir en el combate. De la misma forma, la chusma no solamente se dedicaba a remar, sino que también se le asignaba otros trabajos igualmente penosos, como recoger las velas, levar los *ferros* (anclas), hacer aguada y leña, carenar el barco, subir pertrechos, etc. Durante la invernada la chusma se empleaba en múltiples tareas de tierra, lo que motivó no pocos abusos por parte de los oficiales para beneficio propio, estableciéndose desde 1568 que los galeotes que bajaran a tierra únicamente se emplearan en labores relacionadas con las atarazanas, corta de madera, hilar o torcer cabos, etc.

> ***Y*** *acabado de comer o cenar, y que el contramaestre ha dado gracias, se levantará la mesa y harán que los pajes barran la tolda y quiten la mesa, y después que a los mismos pajes se le dé a cada uno otra tanta comida, excepto que no se les ha de dar a cada uno más de una vez de vino: también es a su cargo hacer que a la noche los pajes recen la Doctrina Christiana, en tono alto que todos entiendan y acabado de rezar, tañan la oración y después aderezar las linternas para que cuando el contramaestre las pidiere estén a punto; y hacer que el pescado y las legumbres que otro día vieren de comer, se pongan a remojar, y que el alba siguiente, así mismo den los buenos días en el tono y con las bendiciones que suelen.*
>
> García de Palacio, *Instrución náuthica para el buen uso y regimiento de las naos, su traça y gobierno conforme a la altura de México*, 1587

Los traslados al arsenal se solían hacer en parejas de un turco y un cristiano, consiguiéndose librar de las cadenas en caso de buena conducta pero nunca de las manillas de los pies.

Fruto de la necesidad de entenderse, en el devenir de los siglos XIII al XVIII se fue creando una jerga marinera, mezcla del español, italiano, francés, árabe –entre otras lenguas–, conocida como *lengua franca*. El Registro General de la Escuadra, administrado por un veedor de galeras, recogía el asiento de los datos de la gente de mar y de remo.

Cuentan que el duque de Osuna, como necesitara muchos remeros para sus galeras y advertía que las plazas y las puertas de los templos de Sicilia estaban repletas de vagabundos y tullidos, convocó unos juegos en los que recibirían un escudo los participantes capaces de saltar bien. Acudieron gran número de aquellos, haciendo gala de excelente salud. Quienes superaron la prueba recibieron el escudo prometido y a la vez iban siendo prendidos y enviados a bogar diez años en galera (Martínez-Hidalgo y Terán, 1981)

Mendigos en el claustro de la catedral de Barcelona. Litografía. G. Doré (http2.bp.blogspot.com)

Igualmente cada galera llevaba su propio libro o alarde. A la hora de embarcar era usual llamar a la gente de cabo mediante un pregón para que se presentaran presto al encargado de anotar su llegada. En el caso de embarcar la infantería, esta se regía por otro procedimiento.

La vida a bordo de la gente de cabo y guerra dejaba mucho tiempo libre para conversar, leer y sobre todo acudir a la taberna para beber vino o jugarse a los naipes y los dados el dinero, la ropa, la comida, o cualquier cosa que tuviera valor, a pesar de su prohibición (cuando no, se vendían pertenencias de todo tipo), lo que ocasionaba no pocas corruptelas, con la connivencia y abusos de los oficiales. Otros hábitos de ocio eran cantar, bailar, enjuagar la ropa, despiojarse, organizar peleas de gallos, nadar, pescar, descansar… Tampoco faltaban las peleas entre marineros y soldados que podía conllevar el consiguiente castigo.

El embarque de prostitutas durante la estancia en puerto era igualmente frecuente, cuando no las buscaban en las tabernas o mancebías. El *pecado nefando*, menos frecuente pero severamente castigado, se practicaba generalmente con pajes y esclavos.

La chusma no gozaba de estos privilegios, si bien no todos recibían el mismo trato. Ni que decir tiene que la fama de violentos, crueles, indecentes, ladrones, blasfemos o mujeriegos de la gente de cabo y guerra en las ciudades portuarias, fue fruto de múltiples quejas de regidores y vecinos.

5.1. Gente de remo

Los *buenas boyas* o *bagarinos* eran hombres libres que se enrolaban a cambio de un salario. El gran conocedor de asuntos penitenciarios, Sevilla y Solanas, los describe así: “eran golfos de playa, ganapanes que iban a acogerse al derecho de asilo de que disfrutaban las galeras para librarse de las persecuciones de las justicias por ciertos pecadillo veniales". En las galeras turcas se les conocían como morlacos o chacales. Si la procedencia era de estratos sociales bajos se les llamaba buenas boyas de bandera.

No obstante, a los condenados que cumplían la pena se les “hacía la oferta” invitándoles a seguir bogando como buena boya por un pequeño sueldo y ración de cabo, denominándose buenas

boyas galeotes. Su principal cometido era bogar fundamentalmente como bogavantes, si bien en ocasiones tenían que utilizar ballestas y escopetas durante las acciones de guerra. Por lo general tenían mejor trato que los forzados, pudiendo desempeñar trabajos menos duros como alguacil, espalder, proel, criado o servicio de cámaras. A pesar de todo, no solían contar con el aprecio del resto de remeros, debido a los abusos que estos dispensaban con frecuencia a sus compañeros de banco.

> *[…] porque yo cautivé junto a Alicante, en un navío de lanas que pasaba a Génova; mi compañero, en los Percheles de Málaga, adonde era pescador.*
>
> Cervantes, *Los trabajos de Persiles y Sigismunda*, 1617

En 1530 Carlos V impuso la pena de galeras para criminales. La casuística de los condenados era muy diversa, siendo el delito contra la propiedad el 40/60%, seguida del asesinato o agresión, atentado contra la honra, moral y conducta sexual establecida. Aunque al principio la pena de galeras se reservaba para graves delitos, las necesidades de remeros enviaron a galeras a mucha gente inofensiva, entre vagos, vagabundos y gitanos.

La condena máxima a galeras era de diez años, situándose la media en seis y la menor no bajaba de tres años, en todo caso unida a vergüenza pública y un cierto número de latigazos, excepto si eran hidalgos.

La posibilidad de invocar el derecho de asilo al refugiarse los fugitivos en recinto sagrado podía salvarles de la pena de galeras, lo que motivó no pocos conflictos entre la Iglesia y el Estado. Los indultos y las permutas de la pena de galeras por otros destinos constituían otra forma de librarse del remo. Normalmente a los galeotes más débiles se les destinaba en la galera a tareas menos penosas que el remo; esto, unido a la escasez de espacio y economía, aconsejaba al capitán deshacerse de ellos, por lo que la permuta a presidios del norte de África fue imponiéndose con el tiempo. Para evitar fugas, en el momento de llegar la orden de liberación tras cumplir condena, se les daba al galeote un plazo de 24 horas para abandonar el puerto, recibiendo para ello un pequeño socorro.

Los *esclavos* podían provenir de compra, trueque, sentencia, donación del rey, presa o cabalgada. En su mayoría eran turcos y berberiscos aunque también había de otras nacionalidades. Los esclavos inútiles para bogar eran vendidos. A diferencia del reo, el esclavo estaba condenado de por vida, reservándose el rey la facultad de autorizar su libertad, siendo habitual que muchos esclavos musulmanes quedasen olvidados y retenidos en la galera. Los esclavos berberiscos y turcos eran preferidos a los cristianos e incluso iban sueltos por la galera como sirvientes, asignándolos habitualmente para trompetas y chirimías.

La edad media de los galeotes era en torno a los 27 años y la mínima de 17 años, existiendo excepcionalmente personas con más de 60 años, así como niños trabajando de grumetes. Algunos galeotes podían destinarse a cocina,

enfermería, capilla, etc. La proporción de forzados durante los siglos XVI y XVII fue aumentando del 40 al 70%, mientras que los buenas boyas disminuyeron del 30 al 1%, y los esclavos crecieron del 10 al 50%. Se procuraba que la proporción de turcos y berberiscos nunca fuese superior al 10% de la dotación, con objeto de prevenir motines.

> *Fui paje, fui soldado, fui pícaro, estuve cautivo, tiré la jábega, anduve al remo…*
>
> A. de Rojas,
> *El viaje entretenido*, 1603

Puestos de la chusma:

- *Espardel*: los dos remeros popeles de crujía que, dando la espalda a popa, marcaban el ritmo de la boga, aunque en ocasiones era solo uno y, por lo general, buena boya.
- *Curullero*: remero de los bancos de proa, encargado de las maniobras de jarcias, amarras, cables y *gúmenas de ferros*.
- *Alier*: dedicado a trabajos ágiles y de defensa del abordaje, junto al proel, además de hacer "andar el esquif".
- *Chirimía*: músico moro o turco de las galeras encargado de las ceremonias de salvas musicales.
- *Mozo de alguacil*: encargado de herrar y desherrar a los galeotes, hacer las requisas y otras faenas. Al menos uno por galera era designado entre los remeros, preferentemente cristiano y aceptado por el alguacil.
- *Mozo* y *criado de cámara*: atendía al capitán y oficiales, siendo común entre esclavos o buenas boyas forzados.
- *Barberote*: auxiliar del barbero encargado de rapar y cuidar a los enfermos y heridos.
- *Remero* convencional (la mayoría): encargado de bogar.

5.2. Gente de cabo

- El mando de la galera. Oficiales.

-Las galeras hasta el primer cuarto del principio del siglo XV estaban gobernadas por el *cómitre* y el *patrón*, pasando posteriormente a ser un *capitán* auxiliado por un segundo mando (el *sotacapitán* o un patrón). Los *cuatralbos* y *dosalbos* eran capitanes al mando de cuatro y dos galeras respectivamente. Por encima estaba el *capitán general* al mando de la escuadra de galeras. No obstante, los militares y *entretenidos* fueron tomando un mayor protagonismo en las galeras hasta el punto de que en ausencia del capitán, los *alféreces* y *cabos* tomaban el relevo, en detrimento del patrón y del cómitre.

-El *capitán de galera* (*arráez* para naves berberiscas) gobernaba la galera y su tripulación. A partir del siglo XVII se le exigió ser capitán de infantería, llamándose *capitán de mar y de guerra*. Era nombrado por el rey con la mediación del capitán general, lo que dio pie a innumerables protestas de nepotismo. Con el tiempo se incluyó la figura del *alférez* como segundo en el mando militar.

-El *patrón* fue delegando el mando de la galera que tenía en un principio. Era el segundo de abordo, dedicado a labores

Pañol o cámara del escribano que almacenaba alimentos, ropa y pólvora. Hacia proa se alojaba el mayordomo y se depositaba cordelería, agua y otros víveres. Reproducción de la *Real*. Fotos F. Foj

de administración de vituallas y mantenimientos así como la gestión económica.

-El *piloto* era el encargado de la navegación pero no de la maniobra, acción está destinada al cómitre, sustituido en muchas ocasiones por los *consejeres*, *nocheres* y *timoneros*, que disponían de conocimientos, formación y experiencia.

Cómitre vigilando la boga a lo largo de la crujía. Fotograma de un film no precisado en http://amodelcastillo.blogspot.com.es/

-El *cómitre*, brazo derecho del capitán, dirigía la maniobra de remos y velas, mandando sobre la chusma, así como la de estibar el agua, siempre ayudado con un silbato. Temido por la chusma, distribuía y equilibraba la fuerza de los remeros entre los bancos y controlaba el ritmo de la boga. Era auxiliado por el *sotacómitre*.

-Los *consejeres* o *pilotos prácticos* eran prácticos de costa, auxiliados por los *nocheres*, estando subordinados al piloto.

-Los *entretenidos* formaban parte del séquito de los capitanes generales en tierra y mar. De buena posición social y mejor círculo de amistades, con el tiempo también se les exigió méritos y experiencia en el mar y en la guerra.

-Los *aventajados* eran combatientes distinguidos por sus acciones o veteranía en la galera.

-Los *caballeros de hábito* pertenecían a algunas de las tres órdenes militares castellanas de los siglos XVI y XVII, sirviendo en la galera seis meses. No tenían sueldo pero sí derecho a ración de cabo y criado. No hay que confundirlos con los *hombres de boca y de nuestra casa*, caballeros embarcados para servir al rey, en general gente de guerra y soldados a sueldo.

-Los *aventureros*, soldados en busca de fortuna, se embarcaban durante los preparativos de una gran armada. No tenían derecho de sueldo y ración, aunque la norma obligaba a darles comida.

-El *capellán*, embarcado en España desde 1512, mantenía la disciplina cristiana.

- Marineros, artilleros, sanitarios, maestrantes y otros oficios.

-Los *marineros*, encargados de la maniobra junto a la chusma, eran de baja reputación y por lo general aprendían el oficio de pequeños, empezando como paje o grumete, requiriéndoseles para la lucha en casos excepcionales, aunque sin equipararles al soldado. En *El licenciado Vidriera* Cervantes los describe así: "Los marineros son gente gentil, inurbana, que no sabe otro lenguaje que el que se usa en los navíos; en la bonanza son diligentes y en la borrasca perezosos; en la tormenta mandan muchos y obedecen pocos; su dios es su arca y su rancho, y su pasatiempo, ver mareados a los pasajeros".

-Los *nocheres* eran técnicos de navegación que, con la aparición de los *consejeres*, quedaron relegados a puestos de marinería "con experiencia". Los compañeros o marineros eran los que realizaban las maniobras. El proel se encargaba de la maniobra de proa. Este puesto, al igual que el de alier, espardel y curullero, también lo podían realizar los galeotes.

-Los *grumetes*, aprendices de marinería con edades entre 16 y 17 años, nunca se olvidaban de su cuchillo y *flechaste* (escala) para trepar a los mástiles, llegando a constituir cerca de dos tercios de la dotación que componía la marinería. Maniobraban las jarcias y aparejos, bombas de achique, remos del batel, etc., así como ayudaban al capellán en las curas.

-Los *pajes*, gardones de 13 a 16 años, estaban encargados de la limpieza, poner la mesa, preparar comida, retorcer cordeles, invertir la *ampolleta* cada media hora, revisar los fanales antes de acostarse y mantener las mechas de los arcabuces encendidas durante la batalla.

-Los *artilleros*, *lombarderos* y *granaderos* eran gente de mar formada, bajo la supervisión de un cabo lombardero o condestable, con la ayuda del mayordomo de artillería. También realizaban labores de marinería. Los granaderos aparecieron a finales del siglo XVII.

-*Médicos*, *cirujanos*, *barberos* y *barberotes*. Hasta el reinado de Felipe II los cirujanos y barberos se encargaron de la asistencia sanitaria de las galeras. De inferior categoría, el barberote se encargaba del afeite y sangría. Los cirujanos sin embargo tenían mejores conocimientos del cuerpo humano, no estando sin embargo garantizada su presencia a bordo, sustituyendo a los barberos a partir de 1703. La presencia del médico, *boticario* y el *dietero* se circunscribía al ámbito de la escuadra.

-Los *pañoleros*, *despenseros* y *mayordomos* eran los responsables de la conservación de pertrechos y vituallas bajo el mando del patrón. Además el despensero tenía que velar por la aguada, leña, mantener el fuego y guisar.

-Los *toneleros* se encargaban de los barriles, toneles y baldes.

- El *alguacil* se hacía cargo de la chusma, tanto en tierra como en el mar, auxiliado por un mozo alguacil para herrar y desherrar con la ayuda de martillo, dado, botador, perno y zalaferro, recayendo el puesto por lo general en un esclavo. Cuando se trataba del *alguacil mayor* y su *teniente*, estos tenían jurisdicción de escuadra y eran ejecutores de la justicia del capitán y del auditor.

6. Disciplina

La rivalidad entre la gente de guerra y de cabo era origen de frecuentes peleas, a lo que había que unir no pocos actos de vandalismo fuera de la galera, herejías, contrabando, tenencia de mujeres, juego, robo, pecado nefando, etc., actos todos ellos castigados con severidad, de forma que las faltas se sancionaban con penas económicas o pérdida del sueldo, disminución o pérdida de raciones, aumento de trabajo, decomiso, etc., mientras que si la falta era grave se podía perder el puesto de trabajo o ser enviado a presidio. En el caso de un delito, la pena solía conllevar una carga económica acompañada en ocasiones de castigos corporales, condena a galeras y sentencia de muerte en caso de extrema gravedad.

A pesar de ello, la débil moral y poco respeto a la vida ajena que profesaba la tripulación dificultaban el mantenimiento del orden y buena conducta. La taberna era el principal foco de abusos y peleas, en el que los juegos de azar tenían buena culpa. Las vejaciones, burlas y abusos de los oficiales y del capitán sobre la tripulación fueron continuas, especialmente contra jóvenes novatos, pajes y grumetes. En el caso de la chusma, la disciplina se ayudaba constantemente del látigo del cómitre. El aumento de años de condena era el castigo más extendido, que en el caso de los esclavos se traducía por lo general en azotes y *palos*, extremándose la crueldad en caso de delitos graves. La pena de muerte se aplicaba ocasionalmente. Igualmente estaba severamente castigada la autolesión para librarse del remo.

7. Traslados de presos a puerto

En tiempo de los Austrias el transporte de galeotes desde las cárceles hasta los puertos de embarque estaba regulado con itinerarios fijos que partían de unos puntos de concentración de delincuentes llamados *cajas*. Tras la pragmática de 1544, la concentración de forzados se estableció en Toledo y Granada, para luego remitirlos al puerto de Málaga.

D. Quijote habla con los galeotes. Litografía. G. Doré (http://users.ipfw.edu/jehle/cervante/)

Posteriormente se estableció que los penados en Galicia, Castilla, Córdoba, Jaén y Granada embarcaran en Málaga mientras que los procedentes de Burgos, Calahorra, Osma, Sigüenza, Navarra, Soria, Toledo y Cuenca lo

hicieran en Cartagena, quedando el Puerto de Santa María para los de Plasencia, Coria, Badajoz, Cádiz y Sevilla.

Las localidades por donde pasaban los penados debían de recibirlos en sus cárceles, proporcionándoles a un precio justo los bastimentos y medios necesarios para el trayecto. Junto al llanto de los familiares, el paso de los galeotes suscitaba desconfianzas, admiración y alboroto de la población, haciendo gala con frecuencia de una especial arrogancia, fanfarronería y mirada altiva, siempre dispuestos a delinquir, provocar, desobedecer o vocear para escandalizar. La certeza de que nada peor les podía ocurrir y la necesidad de labrarse una reputación y respeto entre sus compañeros les llevaba a airear con gran desvergüenza su infame condición, preciándose de que eran esclavos del rey y por ello superiores al resto de esclavos, pues pertenecen al mejor amo, el soberano, y no a un particular o al erario público.

El traslado realizado a pie o en carretas llamadas *galeras* se hacía cuando se juntaba un número cercano a 20 presos, llegándose a encadenar hasta 100, evitando sobrepasar este número por el riesgo de fugas. Los galeotes con sus respectivas colleras se solían unir por parejas a la cadena común.

Como responsable del traslado iba un alguacil acompañado de guardas que cobraban en función del número de penados entregados.

Un escribano daba fe de las entregas, repartiendo a cada forzado un real diario para su manutención.

A su llegada a destino, los penados eran reconocidos por el médico, inscribiéndoseles en el libro de registro, anotando la procedencia, lugar y fecha de recepción, padres, edad, rasgos corporales y de constitución, jurisdicción ejecutoria, delito, condena, pena, testimonio, número de azotes recibidos, recargos de condena y escribano que lo redactó, así como galera de destino. Igualmente se anotaba con posterioridad el lugar, fecha y galera donde se le liberó, murió, fugó o se le recapturó. Posteriormente el barberote le rapaba la cabeza y barba y se le desnudaba, aprovechando para anotar los rasgos corporales que lo identificaban. Seguidamente se les entregaba *ropa del Rey*, sufragada por la corona, consistente durante el siglo XVI en dos camisas, dos pares de calzones, un capote sayal, almilla (ropa de paño basto coloreado), un bonete rojo, camisola de paño y zapatos de cordobán, renovándoselo cada año, que en no menos ocasiones terminaban

Momento culminante de la victoria de Lepanto fue la audaz intervención de Andrés Becerra, capitán de los Tercios de Mar nacido en Marbella, quien dio muerte al almirante turco Alí Pachá de un arcabuzazo y capturó la insignia otomana.

La bandera se puede admirar en la Armería del Palacio Real de El Escorial y como anécdota es destacable que en una época en la que no existían las medallas, el rey Felipe II regaló a Andrés Becerra la bola de oro del tope de la enseña turca como premio a su valor y arrojo en el combate. La ciudad de Marbella otorgó en mayo del 2011 el nombre de "Capitán Andrés Becerra" a una de sus calles.

Oleo, "Batalla de Lepanto" (detalle), Antonio de Brugada (1804-1863), Museo Marítimo de Barcelona, https: // es. wikipedia. org). Texto extraído de https://foronaval.com/2013/04/27/)

vendiendo o jugándoselas a los naipes, a pesar de su prohibición.

Con posterioridad se repartían por las distintas galeras de la escuadra herrándolos al banco y anotando debajo del mismo los datos de su identificación. En el caso de los esclavos se obviaba todo lo referente a la condena y se añadía el precio y tipo de procedencia. Salvo excepciones, a la chusma se la encadenaba en su banco o *tosta* con un ramal de cadena, la *branca*, de doce eslabones, sujeta a una anilla de hierro, la calceta o manilla, que rodeaba el tobillo más cercano a la banda donde bogaban y que en el argot de la chusma llamaban *botinicos vizcaínos*.

La llegada de nuevos forzados era motivo de alboroto entre la chusma, que rogaba a los oficiales que sentaran en su banco a los más fuertes. La decisión de distribuir a los galeotes la tomaba el cómitre, en función de la fuerza física, habilidad y experiencia, si bien en el caso de los moros se procuraba no ponerlos en el mismo banco para evitar motines. De esta forma, para una galera de cinco galeotes por banco, al más experimentado y corpulento se le situaba en el puesto de bogavante, junto a la crujía, a continuación veía el *apostis*, en el centro el *tercerol* y los peores lugares le correspondían al *cuarterol* y *quinquerol*, que se situaba junto a la banda, correspondiendo estos últimos por lo general a los más viejos o débiles.

Tras la conquista de Málaga en 1487, la cárcel se situó en el Castillo de los Genoveses y, tras una segunda estancia provisional, en 1492 se fijó en la plaza de las Cuatro Calles, hoy plaza de la Constitución, aunque las atarazanas y la propia alcazaba también hicieron de cárcel provisional. Tras varias obras de remodelación, y como consecuencia de una epidemia de cólera, se clausuró definitivamente en 1834: insalubre, pequeña e insegura, llegó a hacinar hasta cerca de mil presos.

8. Navegación

La boga era descansada y sin azotes, sentados sobre los bancos, apoyando el pie delante. Cuando se exigía más fuerza, los galeotes se ponían de pie apoyando todo el cuerpo en el remo. Con objeto de dosificar la fuerza, el remo se empleaba solamente para salir y entrar del puerto, durante las encalmadas, entrenamientos, fugas, luchas, etc. El calado de la palamenta para comenzar la boga se hacía por lo general al grito del cómitre de *¡ropa fuera!*, en lo que se conoce como boga *a cuarteles*: divididos los galeotes en dos grupos, a proa y popa del palo mayor, se alternaban en el tiempo de la boga, excepto con mal tiempo, peligro o en combate, situaciones en las que remaban todos. El tiempo de boga fijado para cada turno solía ser de una hora y media por cuartel (tres ampolletas). El cuartel que permanecía sin bogar afrenillaba los remos sacando las palas del agua y haciendo firme la empuñadura a la banqueta con un cabo. Esta maniobra también se realizaba al navegar a vela.

Para proteger las nalgas de los remeros se forraban los bancos con cueros. Los galeotes solían descoser las costuras de la entrepiernas de sus calzones y salvar

la cadena, remangándoselos a modo de falda corta, pudiéndoselos quitar para no romperlos al remar.

Los diferentes tipos de boga empleada en el remo de galocha eran:

- *Boga ordinaria*. Bogan todos rebasando el guión[3] un poco el banco. El bogavante y tres cuartas partes de los galeotes, excepto el quinterol o sexterol (según se trate de galera sencilla, patrona o capitana), apoyan el pie en la *contrapeaña* y el banco.
- *Boga a pasar el banco* o *pasar boga*. Bogan todos rebasando el guión ampliamente el banco. El bogavante y tres cuartas partes de los remeros siguientes apoyan el pie sobre el banco sin usar la contrapeaña.
- *Boga arrancada* o *a cascada y monta*. Igual que la anterior, pero al mayor ritmo posible.
- *Boga larga*, *larga y tirada* o *largatira*. Cuando se bogaba por cuarteles, rebasando el guión el banco. El bogavante y tres cuartas partes de los remeros siguientes apoyan el pie sobre la contrapeaña. El retroceso hacia el banco era lento.
- *Boga a tocar el banco*. Bogan todos. Usada en salidas y entradas de puerto como boga de exhibición. El guión se lleva hacia popa y hacia abajo hasta golpear el banco. Seguidamente se subía el guión y continúa como en la boga ordinaria.
- *Boga reposada*. Remando todos como en boga larga, pero más lento y silencioso.

La velocidad máxima alcanzaba los seis nudos, aunque mantenida tan sólo quince minutos. Cada mástil disponía de varios juegos de vela latina de diferentes tamaños. Por lo general, se navegaba sólo con el trinquete para evitar accidentes. Igualmente disponían de un treo rectangular o vela de correr izado en el trinquete para sortear la tempestad. Cuando se bogaba, las velas trinquete y mesana se recogían sobre la antena, mientras que la vela mayor no se solía envergar para evitar perder estabilidad y dificultar la boga, ya que junto con la antena podía pesar cerca de dos toneladas. A pesar de que las velas contaban con tercerolas o fajas de rizos, se solía arriar la antena y cambiarla por otra más pequeña en caso de arreciar el viento, en una maniobra denominada *mudar la antena*. Si el viento rolaba, se optaba por variar el rumbo, antes de realizar la peligrosa maniobra de mudar (virar) la antena, siempre que la derrota lo permitiera. En combate se solía desenvergar la vela para evitar que ardiese y cayesen las pavesas sobre cubierta, a diferencia de las antiguas naves griegas, que dejaban el aparejo en una playa próxima. Otra maniobra que se realizaba con frecuencia era la de carenar para limpiar el casco (*despalmar*).

9. Alimentación e higiene

Tanto para sólidos como para líquidos, la galera debía llevar un matalotaje o aprovisionamiento preciso: barriles,

[3] Parte ancha del remo anterior al puño.

botas y cuarterolas, toneles, baldes, calderos, ollas, gavetas, balanzas y costales o sacos de cañamazo (que no impedía que el calor, la humedad, los roedores e insectos malograran las provisiones). El alimento se basaba en el bizcocho, galleta medio fermentada sin levadura, amasada como una torta pequeña y cocida dos veces para secarla y que fermentara. Rico en vitaminas y fibras gracias al salvado del trigo, su dureza hacía a veces necesario mojarlo en agua antes de morderlo para no perder algún diente. Las legumbres eran igualmente frecuentes, en especial las habas, y en menor medida los garbanzos, guisantes, lentejas y arroz. Aceite, vinagre, sal y agua completaba el menú que esporádicamente se completaba con carne. Tampoco faltaba el vino, así como la leña. Una vez al día el bizcocho se acompañaba con una menestra de habas y por la noche se tomaba *mazamorra*, sopa cocinada con el bizcocho peor conservado. La tropa y tripulación gozaban de raciones algo más abundantes, variadas y frescas. A la chusma se la podía castigar con la privación de toda o parte de la alimentación, no faltando corruptelas y codicias por parte de los oficiales responsables de las raciones.

En proa estaba la letrina, que el obispo de Mondoñedo llamaba "el jardín", aunque era igualmente habitual utilizar la borda. El hedor era suavizado por el pasaje con perfumes, mientras que la limpieza se hacía en seco, sin agua, salvo las manos y la ropa. Como mucho se usaba agua salada, frotando la galera con romero una vez al mes. La falta de personal sanitario, la ausencia de higiene, la mala conservación de los alimentos y del agua, el frío, el calor, la humedad, las chinches, piojos y ratas, provocaban frecuentes enfermedades y muertes.

10. Permisos e invernadas durante los siglos XVI y XVII

La dura vida a bordo motivaba no menos solicitudes de permisos para pasar la noche en tierra cuando se fondeaba en puerto, que sin embargo disfrutaban solamente mandos, oficiales y pasajeros, permisos que con el tiempo se irían restringiendo. Durante la invernada los hombres de mar dejaban de percibir su salario, aunque un reducido número solía permanecer contratado durante este tiempo. No obstante, en ocasiones las galeras tuvieron que hacerse a la mar en invierno.

Las escalas de estas naves estaban frecuentemente relacionadas con

> *Es saludable consejo, mayormente para hombres regalados y de estómagos delicados, que se provean de algunos perfumes, menjuí, estoraque, ámbar y, si no, de alguna buena pomada hechiza, porque muchas veces acontece que sale tan gran hedor de la sentina de la galera que, a no traer en qué oler, hace desmayar y provoca a revesar.*
>
> Fray Antonio de Guevara, *Arte del marear*, 1539

desórdenes públicos, aprovechando soldados y marineros para arramblar con cultivos, animales y bosques, amén de otros abusos a la población, que motivaron no pocas peleas con los vecinos y quejas por parte de las autoridades locales. Durante la invernada en puerto, unos aprovechaban para seguir con su vida familiar, mientras el resto de la tripulación, ante la falta de otra actividad remunerada, solía gastar su salario en los placeres cotidianos entre tabernas y mancebías hasta arruinarse, en espera de recibir la orden de embarque. "En la ciudad musulmana de Málaga existía una mancebía próxima a la alcaicería que pasado el tiempo fue trasladada extramuros, entre la Puerta de Antequera y Buena Ventura, en el lugar donde luego se construyó el convento de San Julián, quizás con la idea de reparar los pecados allí cometidos" (CAMPOS, 1981: 57-60).

Con posterioridad, el propio Cabildo de la ciudad decidió establecer una ramería pública en calle de Ramos, llamada así por las habituales cabezas que asomaban a las ventanas para dar a entender la condición de sus moradoras, en lo que hoy es Esparteros, prohibiendo a las meretrices que salieran de sus casas a *burlar* con los hombres.

Según apunta Deleito y Piñuela: "Este antiguo oficio, supervisado por la figura de *la madre* distinguía tres clases de prostitutas: las mancebas (vivían maritalmente con un hombre), las cortesanas (asalariadas con disimulo y de cierta categoría) y las rameras, cantoneras o busconas (públicas: acechaban a los marineros, pasajeros y soldadesca desde las esquinas o cantones)".

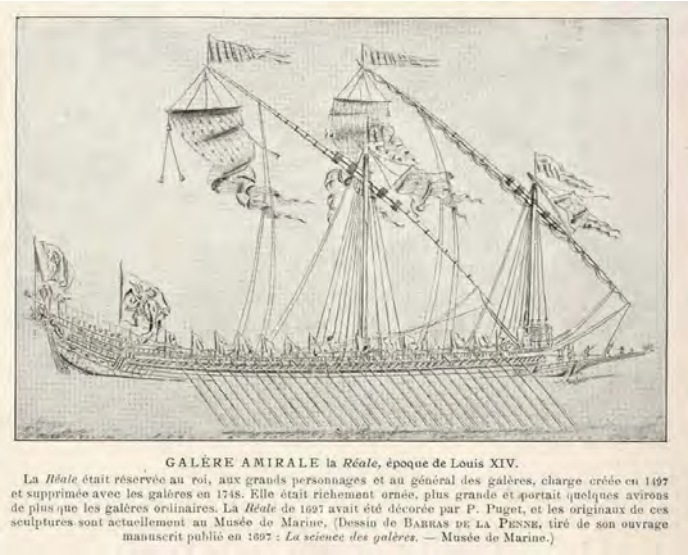
La lengua vulgar o germanesca reservaba un sinfín de vocablos para este antiguo oficio: *iza*, *cisne concejil*, *urgamandera*, *gaya*, *germana*, *marquisa*, *maraña*, *niña del agarro*, *sirena de respingón*, *moza de partido*, *golfa*, *rabiza*, etc. A la sombra de este ambiente tan singular de las ciudades portuarias floreció el mundo del crimen organizado. Pero esta es otra historia.

Amarrado al duro banco
de una galera turquesca,
ambas manos en el remo
y ambos ojos en la tierra,
un forzado de Dragut
en la playa de Marbella
se quejaba al ronco son
del remo y de la cadena.

Oh sagrado mar de España,
famosa playa serena,
teatro donde se han hecho
cien mil navales tragedias:
pues eres tú el mismo mar
que con tus crecientes besas
las murallas de mi patria,
coronadas y soberbias,
tráeme nuevas de mi esposa,
y dime si han sido ciertas
las lágrimas y suspiros
que me dice por sus letras;
porque si es verdad que llora
mi cautiverio en tu arena,
bien puedes al mar del Sur
vencer en lucientes perlas.
…

Luis de Góngora,
"Romance",1583

Galeras en el Guadalquivir. **VISTA DE SEVILLA** (detalle)
Óleo sobre lienzo,163 x 274 cm. Anónimo flamenco (c. 1660)
Hospital de los Venerables (Sevilla)
www.focus abengoa.es



https://fr.wikipedia.org/wiki/Galère_(navire)

Bibliografía

- CAMPOS ROJAS, M.V. (1981): "Breve reseña sobre la hermandad de la Santa Caridad y del Hospital de San Julián", en *Jábega 34*, pp. 57-60.
- COATES, John F. (1989): "El trirreme navega de nuevo", en *Investigación y Ciencia 153*, pp. 70-78.
- DELEITO Y PEÑUELA, José (1995): *El desenfreno erótico*, Madrid, Alianza.
- DE LAS HERAS SANTOS, José Luis (1990): "Los galeotes de los Austrias: la penalidad al servicio de la armada", en *Historia Social 6*, pp. 127-140. http://heras-santos.net/Publicaciones/galeotes%20historia%20social.pdf
- DE LAS HERAS SANTOS, José Luis (2000): "Los galeotes de la monarquía hispánica durante el Antiguo Régimen", en *Studia Historica: Historia Moderna 22*, pp. 283-300, Ediciones Universidad de Salamanca. http://revistas.usal.es/index.php/Studia_Historica/article/view/4867/4906
- FOLEY, Vernard y SOEDEL, Werner (1981): "Naves de guerra a remo en la antigüedad", *Investigación y Ciencia 57*, pp. 104-119. [Es traducción de la versión en inglés: FOLEY, Vernard & SOEDEL, Werner (1981): "Ancient Oared Warships", en *Scientific American 244 (4)*, pp. 148-163].
- MARAÑÓN, Gregorio (2005): "La vida en las galeras en tiempos de Felipe II", en *Ars Medica vol. 4 (2)*, pp. 217-237. https://issuu.com/dendramedica/docs/rh_4_2_
- MARCHENA GIMÉNEZ, José Manuel (2010): *La vida y los hombres de las galeras de España (siglo XVI – XVII)* [tesis doctoral], Madrid, Universidad Complutense/Facultad de Geografía e Historia. http://eprints.ucm.es/12040/1/T32670.pdf

- MARTÍN LÓPEZ, Alejandro (2009): *La galera en el horizonte mediterráneo de la tardoantigüedad imperial al triunfo de las repúblicas marítimas: arqueología, documentación e iconografía* [tesis doctoral], Zaragoza, Universidad de Zaragoza/Facultad de Filosofía y Letras. http://zaguan.unizar.es/record/7419/files/TESIS-2012-068.pdf

- MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José María (1981): "La marina rémica de los Austrias", en VVAA, *El buque en la armada española*, pp. 88-110, Madrid, Sílex.

- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Manuel (2011): *Los forzados de marina en la España del siglo XVIII (1700-1775)*, Almería, Universidad de Almería.

- PEÑA TRISTÁN, Mª Luisa (2012): *La esclavitud en la literatura española de los Siglos de Oro* [tesis doctoral], Madrid, Universidad Complutense/Facultad de Filosofía y Letras. http://eprints.ucm.es/15280/

- RODRÍGUEZ RAMOS, Luis (1978): "La pena de galeras en la España Moderna", en *Anuario de derecho penal y ciencias penales, tomo 31 (2)*, pp. 259-276, Madrid, BOE. https://www.boe.es/publicaciones/anuarios_derecho/abrir_pdf.php?id=ANU-P-1978-20025900276_ANUARIO_DE_DERECHO_PENAL_Y_CIENCIAS_PENALES_La_pena_de_galeras_en_la_Espa%F1a_moderna

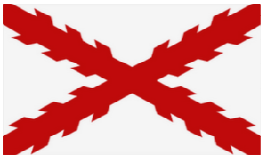
- SÁNCHEZ-BAENA, Juan José; FONDEVILA-SILVA, Pedro y CHAÍN-NAVARRO, Celia (2012): "Los Libros Generales de la Escuadra de Galeras de España: una fuente de gran interés para la historia moderna", en *Mediterranea-ricerche storiche 26*, pp. 577-602. https://celiachain.files.wordpress.com/2012/04/mediterranea.pdf

- SEVILLA Y SOLANAS, Félix. (1917): *Historia penitenciaria española (La Galera). Apuntes de archivo,* Segovia, El Adelantado de Segovia.

- THOMPSON, I. A. A. (2006): "Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI", en *Manuscrits: revista d'història moderna 24*, pp. 95-124, UAB. https://ddd.uab.cat/pub/manuscrits/02132397n24/02132397n24p95.pdf

- Blog Cátedra de Historia y Patrimonio Naval (2016): https://pinake.wordpress.com/category/el-mundo-de-las-galeras/

- VVAA (2010): *Revista de historia naval 110* [número dedicado a las galeras], Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval/Armada Española, Ministerio de Defensa.



La Escuadra de Galeras de España (siglos XVI y XVII) utilizó como pabellón la Cruz de Borgoña, sustentada en la de San Andrés. Era la enseña del Imperio, tanto en tierra como en el mar.
De http://singladuras.jimdo.com/

CERVANTES SOLDADO

Augusto Ferrer-Dalmau, 2016,
en el cuarto centenario del fallecimiento del escritor

www.dream-alcala.com/cervantes-soldado

Colección Cuadernos del Rebalaje

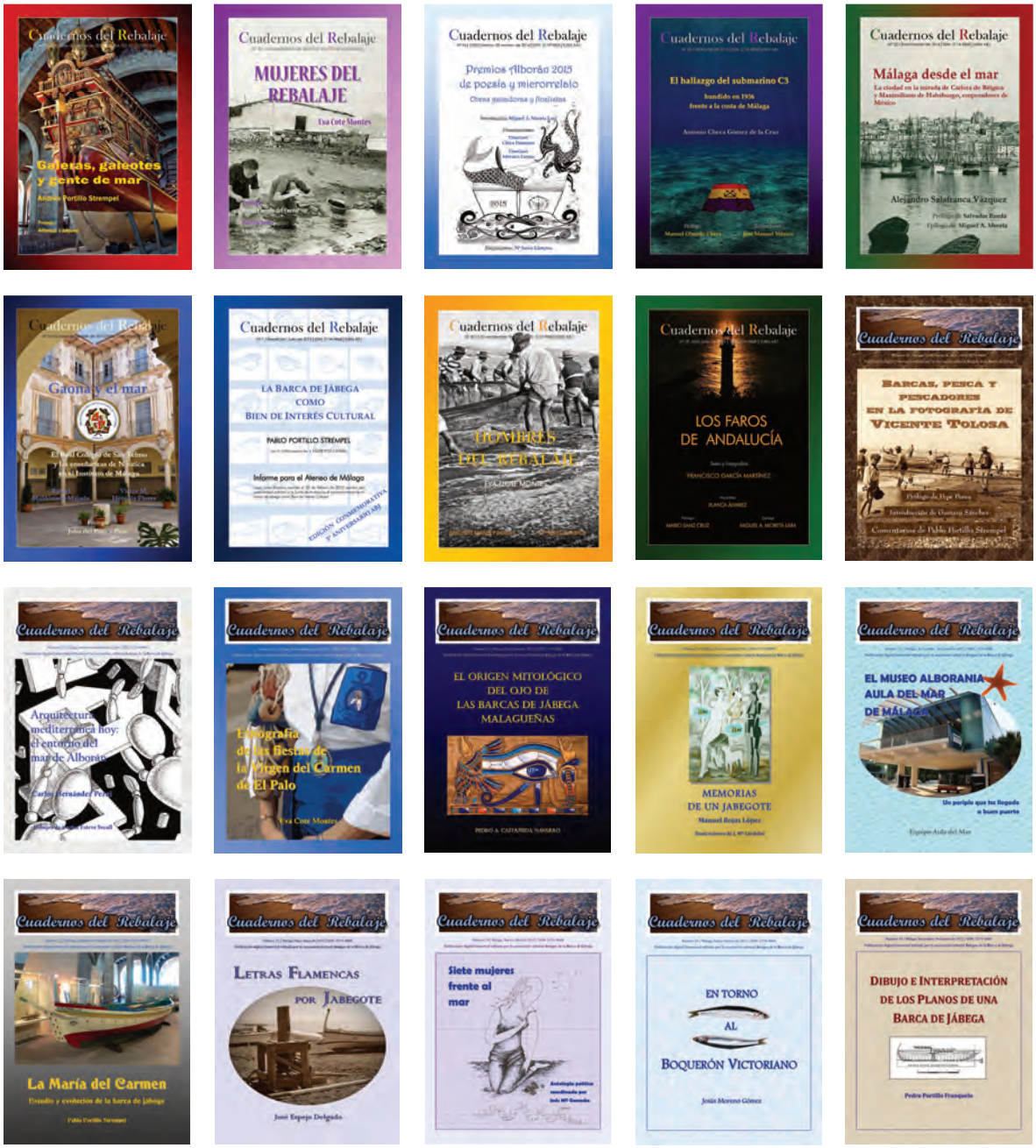
Núm. y título	Contenido	Autor/es
1 / LA BARCA DE JÁBEGA. INFORME PARA EL ATENEO DE MÁLAGA	Informe	Pablo Portillo/Felipe Foj
2 / EL SARDINAL MALAGUEÑO. UNA APROXIMACIÓN	Ensayo	Pablo Portillo Strempel
3 / 110 AÑOS DEL HUNDIMIENTO DE LA GNEISENEAU	Ensayo histórico	Pablo Portillo Strempel
4 / OJOBONITO. UN CUENTO DEL REBALAJE	Cuento	Ramón Crespo Ruano
5 / JABEGOTE: EL LITORAL DEL CANTE	Conferencia	Miguel López Castro
6 / EL PEZ ARAÑA Y SU PICADURA	Ensayo científico	Andrés Portillo Strempel
7 / QUERCUS. EL ROBLE QUE QUERÍA VER EL MAR	Cuento	Mary Carmen Siles Parejo
8 / LA CHALANA	Ensayo	Pablo Portillo Strempel
9 / EL PACIENTE ALEMÁN DEL HOSPITAL NOBLE	Cuento	Leoni Benabu Morales
10 / GAVIOTAS DE MÁLAGA	Ensayo científico	Huberto García Peña
11 / PEDRO MOYANO GONZÁLEZ. EL ÚLTIMO CARPINTERO DE RIBERA DE MARBELLA	Entrevista/Memorias	Pedro Moyano/P. Portillo
12 / EL MAR Y NOSOTROS-ANTOLOGÍA DE POEMAS	Poesía	Francisco Morales Lomas
13 / LA PESCA EN LAS POSTALES ANTIGUAS DE MÁLAGA	Ensayo histórico	Felipe Foj Candel
14 / EL COJO DEL BALNEARIO	Cuento	Ramón Crespo Ruano
15 / PECES DEL LITORAL MALAGUEÑO	Ensayo científico	Huberto García Peña
16 / EMILIO PRADOS, CINCUENTA AÑOS DESPUÉS	Ensayo literario	Francisco Chica Hermoso
17 / MÁS ALLÁ DEL ESPETO	Ensayo	Manuel Maeso Granada
18 / DIBUJO E INTERPRETACIÓN DE LOS PLANOS DE UNA BARCA DE JÁBEGA	Monografía	Pedro Portillo Franquelo
19 / EN TORNO AL BOQUERÓN VICTORIANO	Ensayo	Jesús Moreno Gómez
20 / SIETE MUJERES FRENTE AL MAR	Poesía	Inés María Guzmán
21 / LETRAS FLAMENCAS POR JABEGOTE	Ensayo literario	José Espejo/Miguel López
22 / LA MARÍA DEL CARMEN. ESTUDIO Y EVOLUCIÓN DE LA BARCA DE JABEGA	Monografía	Pablo Portillo Strempel
23 / EL MUSEO ALBORANIA AULA DEL MAR DE MÁLAGA	Reportaje	Equipo *Aula del Mar*
24 / MEMORIAS DE UN JABEGOTE	Memorias	Manuel Rojas López
25 / EL ORIGEN MITOLÓGICO DEL OJO DE LAS BARCAS DE JÁBEGA MALAGUEÑAS	Ensayo histórico	Pedro A. Castañeda Navarro
26 / ETNOGRAFÍA DE LAS FIESTAS DE LA VIRGEN DEL CARMEN DE EL PALO	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes
27 / ARQUITECTURA MEDITERRÁNEA HOY: EL ENTORNO DEL MAR DE ALBORÁN	Ensayo	Carlos Hernández Pezzi
28 / BARCAS, PESCA Y PESCADORES EN LA FOTOGRAFÍA DE VICENTE TOLOSA	Memoria gráfica	Pablo Portillo Strempel
29/ FAROS DE ANDALUCÍA	Reportaje	Francisco García Martínez
30/ HOMBRES DEL REBALAJE	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes

(cont.)

Colección Cuadernos del Rebalaje (cont.)

Núm. y título	Contenido	Autor/es
31 / GAONA Y EL MAR	Ensayo histórico	R. Maldonado y Víctor M. Heredia
32 / MÁLAGA DESDE EL MAR	Ensayo histórico	Alejandro Salafranca Vázquez
33 / EL HALLAZGO DEL SUBMARINO C3	Relato	Antonio Checa Gómez de la Cruz
34 / Extraordinario. PREMIOS ALBORÁN 2015...	Poesía y narrativa	Varios
35 / MUJERES DEL REBALAJE	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes
36 / GALERAS, GALEOTES Y GENTE DE MAR	Ensayo histórico	Andrés Portillo Strempel

ÚLTIMAS PORTADAS



Información y acceso libre a todos los números en *www.facebook.com/cuadernosr* y en *www.amigosjabega.org*

Andrés Portillo Strempel

Nace en Málaga en 1968. Licenciado y doctor en Biología (UMA, 1994-2002), máster en Biotecnología (UAM, 1997) y becario Erasmus en Atenas, así como del Centro Oceanográfico de Málaga y del Laboratorio Central de Veterinaria de Algete–Madrid. Es funcionario biólogo para el asesoramiento medioambiental y reservista voluntario. Patrón de yate, desde muy temprano ejerció como monitor de vela, juez y jurado de regatas. Apasionado del remo, ganó las regatas de barcas de jábega del muelle (2001) y el Palo (2010), conquistando en 2010 la medalla de bronce del campeonato de España de llaüts (veteranos) con el Real Club Mediterráneo (RCM) y el oro en yola (veteranos) en el Trofeo Presidente del RCM (2010).

Es coautor, entre otros libros, de *Historia de la Capilla del Puerto de Málaga* (2007) y de artículos científicos como "Distribución espacial de *Trachinus draco* en el norte del Mar de Alborán", "Incidencia de picaduras de peces venenosos en la costa de Málaga durante época estival", "Histology of the venom gland of *Trachinus draco*", etc. Socio de ABJ, ha publicado en *Cuadernos del Rebalaje* "Historia natural del pez araña y su picadura" (2010).

Alfonso Vázquez

Nacido en Málaga (1970), estudia en el colegio San Estanislao de Kostka. Licenciado en Derecho y en Derecho Comunitario por el CEU-San Pablo de Madrid. Máster de Periodismo de *El País*. Es académico de mérito de la Academia Malagueña de Ciencias. Como periodista ha trabajado en *Diario Siglo XXI* (Guadalajara, México), *Diario 16 de Málaga*, *Diario Málaga* y desde 1999 es redactor de Local y crítico de libros en *La Opinión* de Málaga. Premio José María Torrijos de Periodismo en 2004, en 2010 gana el José Luis Coll de Humor por *Viena a sus pies*.

Ha escrito varios libros sobre Málaga, entre ellos el ensayo humorístico *Teoría del majarón malagueño* (editorial Almuzara, 2007), *100 años de noticias en Málaga* (Comunicación y Turismo, 2003) y *La Mirada de Málaga* (AZ, 2011), la historia de veinte conocidas familias de la capital. En 2015 obtuvo el premio Francisco García Pavón de Narrativa Policiaca por *Crimen on the rocks (*Rey Lear) y el premio Jerez Perchet de Periodismo del Ateneo-Universidad de Málaga por el artículo "Pocas diferencias entre la lluvia y la fiebre amarilla".

http://blogs.opinionmalaga.com/la-ciudad/

De las naves del período calcolítico de la cueva de la Laja Alta (Jimena de la Frontera), a las trirremes griegas del siglo V a.C., como origen ancestral de las galeras mediterráneas de la edad moderna. Naves mixtas obligadas a evolucionar tecnológicamente para extinguirse definitivamente en el siglo XIX, modelando durante centurias el paisaje de las ciudades portuarias, acogiendo diestros maestros y aprendices de atarazanas, bravos infantes, curtidos marineros e infelices galeotes.

Preferidas por piratas despiadados, las galeras formaron parte importante de la flota de los estados mediterráneos, y en particular de las guardias costeras y armadas de los reinos islámicos y cristianos de la península ibérica, jugando Málaga un sobresaliente papel logístico, de refugio e invernada, destino destacado de embarque de galeotes, por donde anduvo aquel pescador perchelero de la novela cervantina *Persiles*.

ISSN 2174-9868