

EL GALEÓN

FRANCISCO J. GONZÁLEZ DEL PIÑAL Y JURADO

De la Real Asociación de Amigos de los Museos Militares de España, y de la Asociación Española de Militares Escritores

De las 4 marinas existentes, esto es, la mercante, la de guerra, la pesquera, y la deportiva, nos vamos a detener hoy en la Marina Española de Guerra, en la Armada Española, la misma que con sus fuerzas navales constituyen el brazo marítimo de las Fuerzas Armadas de España. Una de las más antiguas del mundo en cuanto a actividad, desde el siglo XV, en que reinos como Castilla y Aragón, para empezar, se unieron bajo el reinado de los Reyes Católicos, en el que los grandes desplazamientos de mercaderías eran, en lo posible, por el agua, debido a los pésimos y estrechos y polvorientos caminos no daba opción a otra cosa; hasta la llegada en el siglo XIX del ferrocarril, que cambió sustancialmente tales desplazamientos, tanto en los ámbitos logísticos como defensivos. Un gran logro de la Armada sería el descubrimiento de América; la primera vuelta al mundo de Elcano; la ruta marítima entre Asia y América, de Andrés de Urdaneta; la circunnavegación de la Tierra, de

Magallanes; la figura de Álvaro de Bazán, capitán general del Mar Océano, quien nunca fue derrotado; o el almirante Lezo, uno de los mejores estrategas de la historia, el mismo que dirigió y defendió la acción de Cartagena de Indias.

Probablemente muchos de los lectores más veteranos recuerden el reclamo ¡La Marina te llama!, que circuló por varios medios públicos en la España de la primera mitad de los años 60, del siglo XX, recabándose así la necesidad de engrosar la nómina de especialistas de la Armada, por parte del entonces Ministerio de Marina español, tratando siempre, en cualquiera de las situaciones, ganar barlovento.

El presente trabajo lo hemos titulado “**El galeón**” porque, por razones materiales de espacio, no había sitio para describir más modelos de embarcaciones, que, en cambio, se ha considerado conveniente citarlas todas, aunque de forma breve, debido a su interminable tamaño de denominaciones.



Galeón “Andalucía”, botado en 2010. Es una réplica de un galeón español del siglo XVII. Obsérvese la diferencia de tamaño con la réplica de la nao “Victoria” de Elcano (mucho menor), a la derecha de la imagen. Fotos: Manuel Lucena López (MLL)



Por ello, la publicación que tiene en sus manos se reduce a un repaso doméstico mínimo por la Marina de Guerra Española, a través del galeón.

Se concibió nuestro protagonista, esto es el galeón, como navío que compartiera la capacidad de carga de la nao con la velocidad y maniobrabilidad de la carabela, con el objetivo de explorar y comerciar con las Indias recientemente descubiertas. También se utilizó el galeón para la pesca y fines militares, argumento por el que llegó a ser conocido como galeón de guerra.

Antes de proseguir nuestro recorrido histórico, conviene advertir el estado de plantilla de embarcaciones de carácter naval, a manera de extensa pero no completa (por razones de espacio) muestra. Durante varios años, y en la historia más reciente, el buque insignia de la Armada Española sería el "Dédalo" (R-01), hasta 1988 en que entró en servicio el portaviones "Príncipe de Asturias" (R-11), causando baja en febrero de 2013. Le sustituyó el que está actualmente, el "Juan Carlos I" (L-61), el cual fue catalogado inicialmente como buque de Proyección Estratégica, tratándose de un buque de asalto anfibio de la Armada, botado el 10 de marzo de 2008.

Hoy las bases de referencia de la Armada Española se encuentran en Rota y San Fernando (Cádiz), Ferrol, Cartagena, y Las Palmas. Hablamos de la Marina Española, creadora y primera en utilizar la Infantería de Marina en 1537. Primera en muchas cosas, como la primera marina en disponer de Submarino Torpedero, inventado en 1888 por Isaac Peral, el submarino Peral. Primera armada del mundo en utilizar aviones de despegue vertical en portaviones (Harrier AV-8A "Matador"). Y en esta línea podríamos continuar por espacio de más tiempo, a mayor gloria de Dios. Ciñéndonos al guión preestablecido, y antes de citar la variopinta y mayúscula lista de diversidad de embarcaciones de que dispone la Armada, y de otras que de alguna manera necesitan para sus funciones apoyo militar por seguridad y defensa, se deben de citar 2

vocablos: SONAR y Arsenal. El primero es el acrónimo del inglés Sound Navigation And Ranging (navegación por sonido), tratándose de una técnica que usa la propagación del sonido bajo el agua, principalmente para navegar, comunicarse, o detectar objetos sumergidos. El sonar puede usarse como medio de localización acústica, funcionando de forma similar al radar, con la diferencia de que en lugar de emitir ondas electromagnéticas emplea impulsos sonoros. La localización acústica se usó en aire antes que el GPS, siendo aún de aplicación el SODAR (la exploración vertical aérea con sonar) para la investigación atmosférica. Las frecuencias usadas en los sistemas de sonar van desde las intrasónicas a las extrasónicas.

El arsenal, en la Marina de Guerra, es una alta dependencia marítimo-industrial emplazada en zona de fácil acceso con el mar, donde se construyen, conservan, reparan, aprovisionan, y habilitan navíos de guerra; para lo que han de contar con dársenas, gradas, astillero, varaderos, diques, careneros, maquinaria, grúas...

El peor enemigo de operatividad sería estar en dique seco, por lo que tales instalaciones han de contar con el agua a gran escala, obviamente.

La historia de la Marina es recogida por los respectivos museos navales. El más representativo en España es el Museo Naval del Cuartel General de la Armada, en Madrid, en el ámbito del Instituto de Historia y Cultura Naval. Su misión es adquirir, conservar, investigar, comunicar, y exhibir piezas, conjuntos, colecciones de valor histórico, científico, artístico y técnico. El origen del Museo se remonta al 28 de Septiembre de 1792.

La nómina de la diversidad de embarcaciones, antes anticipadas, se relacionan alfabéticamente en las siguientes líneas:

Acorazados: Se trata de buques de guerra de gran tonelaje, blindado y artillado, que superan en tamaño y efectividad a los cruceros y destructores.

Anfibios. Anfibio=ambas vidas. Los más recientes son los vehículos anfibios de asalto AAV-7, en la Infantería de Marina para operaciones de desembarco y avance inicial en costa hostil. Los vehículos militares de asalto anfibio actúan tanto en tierra, mar o lagos. El transporte anfibio, naturalmente, incluye transporte de tropas de



LA ARMADA



Buque de acción marítima "Audaz" P-45. Armada. Foto: MLL

Infantería con todo su equipo y material.

Balsa, es una embarcación pequeña predominantemente plana, hecha con cañas, maderas o tablas. La balsa se usa desde hace miles de años, utilizada en guerras en la época vikinga. Hubo balsas en el siglo XV con cañones de madera y rifles.

Barco lanzamisiles, es una nave pequeña armada con misiles antibuque. Son similares a los torpedos antiguos, y a cualquier barco portador de misiles se le denomina lanzamisiles, crucero lanzamisiles, destructor de misiles, fragata lanzamisiles, lancha lanzamisiles, patrullero lanzamisiles ...

Bergantín, embarcación de guerra de dos palos, el mayor y el trinquete, con bauprés y velas cuadradas. Se usaba para vigilancia de costas, transportes, correos, aviso y realización de acciones de combate. Su capacidad 100 hombres y 24 piezas de artillería, y 150 toneladas de carga. Por su

rapidez, era preferido por los piratas.

Bote, embarcación pequeña de apoyo a un navío. Sus actividades aglutinan transporte de personas, de mercancías, de guerra naval, la pesca, la navegación, la seguridad de otros buques.

Buque: Embarcación para navegación marítima de tamaño superior, originariamente utilizado en el tráfico mercante y de seguridad.

Buque de acción marítima; buque modular adaptado a distintos propósitos.

Buques de desembarco o de asalto anfibio. Los buques modernos tienen capacidad para albergar lanchas de desembarco anfibas, incluyendo dique inundable. El buque de desembarco anfibio o buque de asalto anfibio, es un buque de guerra capaz de transportar tropas de Infantería con su material, incluido el de mayor peso.

Buque escolta, llamado también destructor de escolta, se trata de un buque de guerra pequeño, armado para escoltar convoyes de buques.

Buque escuela para el entrenamiento de estudiantes como marinos, como futuros oficiales. El buque no es otro que el Juan Sebastián Elcano (A-71), ya casi centenario. ¡Todo un icono!

Buques oceanográficos, son los acondicionados para la investigación científica en mares y océanos, como estudios de temperaturas, salinidades, oxígeno, turbiedad, fluorescencia, corrientes.

Canoa, bote relativamente pequeño, puntiagudo en ambos extremos, se mueve por palas de una sola hoja, o de doble hoja; por su maniobrabilidad fueron utilizadas en algunas misiones militares.



Buque de desembarco "Pizarro" L-42. Armada. En el recuadro, detalle de la rampa de proa Fotos: MLL



Cazaminas "Sella" M-32. Armada. Foto: MLL

Cañonero, buque de guerra de pequeño tamaño, armado con cañones.

Carabela: Embarcación de vela ligera para viajes oceánicos en el siglo XV y siglo XVI, por España y Portugal, tratándose de la primera en poder navegar contra el viento. Embarcación veloz y apta para ganar barlovento, de 20 a 30 metros de eslora y de 6 a 8 metros de manga. No precisaba remeros.

Carguero, barco para transportar mercancías, buque de carga o buque mercante, también para portar bienes y materiales de un puerto a otro. Los hay especializados como el transporte de contenedores, buques de transporte de carga sólida a granel, petroleros, metaneros, y demás buques como los cisternas. En las guerras se convierten en la base de subsistencias, tratándose de buques artillados con dispositivos antiaéreos y cañones de 150 mm a proa y popa.

Carraca: Dotada de castillo de popa, se trata de un navío de vela redonda, transporte de grandes cargas en travesías largas, los mejores buques europeos de su época (siglo XV y siglo XVI). En los temporales era muy vulnerable, y de poca maniobrabilidad, pero por lo demás sólidos y fiables.

Cazaminas, su misión es identificación y destrucción de minas marinas, dragaminas, buscaminas, barreminas.

Coca: Se trata de una embarcación de vela, de casco trincado y un único mástil. Aparece en el siglo X, no alcanzando pleno éxito hasta el siglo XII.

Corbeta, buque de guerra cuyo desplazamiento oscila entre 900 y 2000 toneladas. Actualmente se emplean en tareas de vigilancia y defensa del mar territorial, y también actualmente llevan radar y sonar.

Crucero: Barco de pasajeros para viajes vacacionales. Naturalmente la seguridad presencial también cuenta, y aquí es donde puede entrar en escena el aspecto castrense.

Destructor: Buque de guerra rápido y maniobrable, diseñado para proporcionar escolta a buques mayores en flotas, convoyes, grupos de batalla ...

Falúa, bote grande de 20 o más remos, con 2 mástiles y carroza a popa para uso de autoridades. Consta de carroza de falúa, candeleros, crujía y paneta.

Fragata, buque de guerra para misiones de escolta, guerra naval, antiaérea, antisubmarina, con sistema como buque de apoyo.

Galera: Esta embarcación se utilizó desde la antigüedad hasta el final de la época de la vela. Se trata de unidad impulsada por la fuerza de los remos y en ocasiones por el viento. Las mayores galeras tenían estas dimensiones, eslora 140 pies; manga 20; puntal 9. El término Galera comenzó a utilizarse en el siglo XIV, pero existen desde la antigüedad. Los remeros solían ser esclavos o prisioneros. Se conoce el dicho "la condena a Galeras" como uno de los arrestos más crueles. Cervantes la menciona en el Quijote.



Corbeta convertida a patrullero de altura "Infanta Elena" P-76. Armada. Foto: MLL

Goleta, es un buque de vela de 2 ó más mástiles aparejados por velas áuricas (cangrejas y escandalosas) y velas de cuchillo (foques y velas de estay) aparece en el siglo XVIII y de características similares al bergantín, dedicado a actividades mercantes de cabotaje.

Grumete: Componente discreto de cualquier plantilla marinera, adaptable a cualquier situación, desde su discreto y humilde puesto de aprendiz de marinero.

Guerra Electrónica: Añadir que el AN/SLO-32 es una suite de guerra electrónica a bordo, en vigor.

Lancha: Embarcación pequeña de vela y remos, aunque también existen las de motor o de vapor. Nació para servicios auxiliares de los barcos, para desplazamientos de cabotaje o para misiones de combate en ríos de bajo calado, o para proteger el acceso a puertos. Las lanchas armadas son de mayor complejidad incluyendo mortero o cañón largo (existen diversos tipos de lanchas). Hay un caso excepcional, no contemplado en España, sobre las denominadas Lanchas de Instrucción para cadetes, en el caso de Argentina.

Nao, nave o barco dotado de cubierta y vela, pero no está dotado de remos. Se trata de una evolución de las cocas medievales. De casco redondo, timón de codaste y castillo de popa, desplaza entre 100 y 500 toneladas. La nao Santa María, de Cristóbal Colón, suele ser confundida con una carabela. Otra nao históricamente señera es la nao Victoria, de Fernando de Magallanes.

Navío: Buque de guerra de 3 palos originariamente utilizado en formación de combate de las escuadras navales; la formación de línea de batalla, siglos XVII–XIX. Por otra parte, el denominado Navío de Línea era un gran velero de madera, sin blindaje, montadores de baterías de hasta 120 cañones de ánima lisa, que con el tiempo se le introdujo la máquina de vapor como sistema de

propulsión auxiliar.

Patrulleros: Buques relativamente pequeños diseñados para misiones de defensa costera. Son más pequeños que una corbeta.

Piragua, se trata de embarcación tripulada por una o varias personas que la impulsan por medio de pala, no de remos. Su rapidez de movimiento hizo posible su uso en misiones delicadas.

Portaaeronaves / portahelicópteros/ portaviones: Buques de guerra capaz de transportar aviones, helicópteros, y drones. Especie de base móvil para aeronaves susceptibles de entrar en combate o efectuar reconocimientos. Su propio grupo de batalla o fuerza de tareas está compuesto de destructores, fragatas, cruceros, submarinos, helicópteros antisubmarinos, y aviones de alerta temprana. Existen varios tipos.

Submarinos: Navío o buque capaz de navegar sobre la superficie del agua o debajo de ella. Los sumergibles civiles son más pequeños que los militares. Son difíciles de detectar y destruir cuando navegan a gran profundidad. Existen varios tipos.

Torpederos: Son pequeños y rápidos. Están diseñados para aportar torpedos a la batalla. Con el tiempo llegaron los torpedos autopropulsados para atacar a los acorazados y otros blindados.

Trainera: Impulsada a remo y a veces a vela, dedicada hoy a las regatas a remo propio de la costa cantábrica.

Vapor: El barco de vapor es un buque propulsado por máquinas de vapor, o turbina de vapor. También llamado “Piróscafo“ consta de caldera de vapor y de un condensador refrigerado por agua. Los primeros y auténticos buques transatlánticos eran de vapor.

Velero, es un tipo de embarcación que se mueve gracias a la acción del viento sobre sus velas. Las velas, junto con el aparejo, el casco, la quilla, el timón... componen el sistema de transformación de la energía del viento en empuje, que hace que el barco se pueda mover bajo el control de uno o varios hombres.

Yate: La condición de yate no necesariamente depende de la eslora. Existe también el yate de Estado, de representación, por lo general al servicio de la Corona, aunque no exclusivamente (yate de autoridades), por lo que la presencia de armamento en esta embarcación resulta obvio.

Y con júbilo y maestría marinera nos instalamos a bordo de la funcional embarcación que le da título al presente artículo: **el galeón**. Se trata de una embarcación de vela utilizada desde el



Submarino “Tramontana” S-74.
Armada. Foto: MLL

LA ARMADA

siglo XVI, considerado barco de destrucción poderoso, utilizado indistintamente para el comercio o la guerra. Concebido algo más corto y ancho que una galera y más largo y menos alto que una nave.

En el panorama militar, y dentro del mismo, en las tácticas de combate, se incluían armas menudas de tiro tenso, armas gruesas de tiro tenso, y armas gruesas de tiro curvo. Sobre la plantilla militar que componía la tripulación basta con un ejemplo práctico. Un galeón típico de principios del siglo XVII de unas 500 toneladas se dotaría de 90 hombres de mar, de entre ellos, 15 oficiales, 25 marineros, 20 grumetes o aspirantes, 10 pajes (aprendices), y 20 artilleros, más la tropa de choque embarcada, en torno a una unidad tipo compañía de 125 hombres, para prevenir las amenazas exteriores.

A partir de aquí, este trabajo literario lo va a dedicar al vivir cada día, a la vida cotidiana, a la vida diaria, vamos, a la vida rutinaria en el panorama civil, a bordo de un galeón español. Del siglo XVI al siglo XVIII buena parte de embarcaciones españolas surcaron mares llevando mercancías en general, plata incluida, y muchas personas, gentes buscando sustento diario, marineros, religiosos, y buscadores de oportunidades laborales, iniciando la carrera de las Indias, impusieron largas travesías entre España, las Américas, y las islas Filipinas. La embarcación dedicada, el galeón, soportaba mercancías entre 500 y 1200 toneladas o más; en embarcaciones de 40 a 60 metros de eslora, transportando mercancías diversas y alimentos protegidos en barriles, botijos,

cajas, cajones, fardos, garrafas, pipas, redes, toneles..., copando hasta el techo de la bodega de la embarcación.

La vida cotidiana a bordo era muy monótona, y con una considerable falta de espacio, lo que no permitía siquiera la oportunidad de poder pasear el aburrimiento por todo el contorno, pues la vida cotidiana a bordo se hacía entre la cubierta del navío que tenía que alojar unas 100 personas (60 ó 70 la tripulación y sólo 30 pasajeros). También viajaban animales vivos como reservas de alimentos recientes (aves de corral, cerdos, corderos, terneros...). La nómina de la tripulación, a nivel global, iban de almirantes, capitanes, pilotos, maestros, contra maestros, hasta marineros rasos, grumetes y pajes, amén de capellanes, galenos, dispenseros, y soldados de tierra, como soldados infantes de tierra y artilleros. Entre el pasaje eran también frecuente funcionarios y mercaderes de postín, apoyados por familiares y criados, con sus respectivos clérigos, escribientes, sanadores, abogados, artesanos, barberos, alguaciles, o mujeres con sus críos reclamadas por sus esposos, que viajaban al encuentro de estos, ya situados laboralmente en destino (ultramar). Un cañonazo avisaba de la partida, izadas las velas, levados los anclas, iniciándose “el sueño americano” en tantos, y tantos casos ... Ya en alta mar comenzaba también el mantenimiento de la nave, repaso de las costuras de las velas, observar las bombas de achique, estopa de cáñamo para calafatear, mantener aparejos ...



Interior de un galeón en el Pabellón de la Navegación (EXPO 92)

Interior de un galeón en el Pabellón de la Navegación (EXPO 92)



Dos raciones diarias de comida componían las ingestas de los tripulantes, a base de legumbres, arroz, harina, pasas, tocino, pescado, escasa carne, pan y galleta de harina, queso y miel... Cuando el agua potable se corrompía se mezclaba con vinagre, evitando a toda costa la putrefacción de los alimentos y con resultado de aparición de gusanos. La cena se celebraba antes de la puesta de sol. Había poca intimidad y poca higiene, y hasta (a veces) poca vergüenza, persiguiéndose y combatiéndose la insubordinación, desobediencia, estando perseguido también con mayor acento amancebarse, blasfemar, desnudarse, desobediencia repetitiva, jurar, robar... Para la navegación de noche se establecieron 3 turnos: el 1º “de prima“, el 2º “de la modorra“, el 3º “del alba“, los tres turnos coordinados y vigilados por el oficial de guardia. Los riesgos de la travesía eran tan diversos como imprevistos, ataques de piratas, congénitos, enfermedades, naufragios, tempestades, tormentas, vías de agua...

Se desea finalizar este artículo recordando la reproducción exacta del interior de un galeón, expuesta en el Pabellón de la Navegación de la Exposición Universal de Sevilla, de 1992, para conmemorar los 500 años del Descubrimiento de

América. Antes de la Inauguración de aquella Universal Muestra tuve la suerte de oír de labios del excelentísimo señor don Ignacio Montañó Jiménez, por entonces con elevadas responsabilidades en aquel Magno Certamen, el relato que ofreció detalladamente de toda vivencia inminente, deteniéndonos en aquella impresionante maqueta que mostraba a Sevilla, en el siglo XV, ante la que se sentía verdaderamente (palabras de don Ignacio) “estar en Sevilla, en el siglo XV“, todo ello a la salida del galeón, una vez subidos los peldaños de su escalera.

La bodega del galeón reproducido para la Expo'92 era fielmente exacta, tanto en ambiente como en olfato, e, incluso, en acústica, debido a fauna intrusa, y no deseada. Incluía la propia bodega mercancías y bultos de todos los tamaños y formatos, barrilería, cajones de madera, munición, sacos, toneles... Se encontraba iluminado (es un decir, vamos, casi en tinieblas) con escasa luz de lámparas de aceite, y hasta un fuerte olor a arpillera, que delataba la razón de ser del habitáculo; al que, por no faltarle, hasta una ratita medio en posición rampante, hurgaba donde podía, recogido por la acústica, como se ha señalado.

NECROLÓGICA 167

Han fallecido nuestros compañeros y asociados:

D. Federico Aguado Herrera, socio 1822, falleció el 18 de mayo de 2021.

D. José A. Campos Campos, socio 770, falleció el 3 de octubre de 2023.

La Junta Directiva de **AMARTE**, expresa a sus familiares su más sentida condolencia y ruega a todos sus asociados una oración por sus almas.

Al mismo tiempo, hace saber a sus respectivas viudas e hijos que en **AMARTE** siempre encontrarán la información y el asesoramiento que necesiten.