

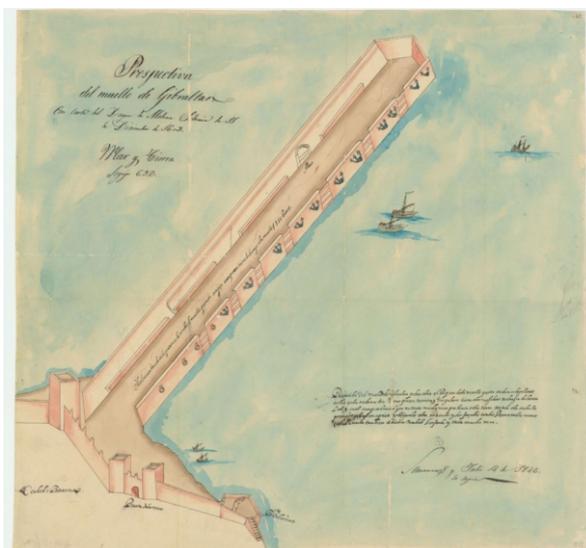


Gibraltar y los Bazán: entre galeras y galeones

Desde principios del siglo XVI la Corona española tuvo en su política mediterránea, entre otras prioridades, garantizar la comunicación entre todas sus posesiones, controlar y defender las costas peninsulares y los enclaves norteafricanos, y frenar el cada vez más agresivo y persistente avance turco.

La decadencia que presentaba el comercio catalán, y el creciente proceso expansivo otomano, habían provocado que las anteriores y transitadas rutas marítimas españolas hacia la zona oriental mediterránea fuesen ya muy poco utilizadas. Es posible que perdurasen unas pocas con alguna que otra variante, reduciéndose así las actividades comerciales a las realizadas exclusivamente entre la Península Ibérica y las posesiones italianas. La inseguridad de estas aguas en la década de los treinta del XVI era manifiesta.

En este cometido defensivo de las costas, la galera se erige como elemento indispensable e insustituible. Este modelo de embarcación venía siendo desde hacía algún tiempo poco utilizado, pero en el siglo XVI de nuevo recobra su anterior vigencia. El desarrollo y la importancia que llega a alcanzar durante el primer tercio de este siglo creemos que todavía no ha sido suficientemente valorado; de hecho, existen pocos trabajos al respecto, al menos en lo referente al período señalado, y también, aunque nos pueda parecer extraño, a un estudio



más amplio y profundo durante toda esta época de la marina española mediterránea en general.

En el Mediterráneo, y en particular en la zona del Estrecho, donde los vientos son fuertes y cambiantes, la capacidad y resolución de la galera, como nave de combate y de transporte, era ilimitada y estaba confirmada en la

navegación de cabotaje, por su maniobrabilidad y dualidad en la propulsión. Es decir, por la posibilidad de emplear remos y velas, lo que la hacía en cierto modo más sencilla en su manejo, independientemente del estado del mar y de los vientos, y esto era sumamente importante, a menudo decisivo, para cualquier tipo de acción. Sin embargo, *grosso modo*, debemos señalar que entre los inconvenientes más importantes de las galeras estaba el de su cuidado, pues en la época invernal debían permanecer varadas y cubiertas para la mejor conservación. En realidad, el mantenimiento era más costoso que la propia fabricación. De todas formas, la vida de una galera rara vez superaba los ocho o nueve años, eso si no había participado en combates y sufrido daños considerables, por lo cual estas naves debían ser repuestas de forma casi periódica para conservar una buena efectividad. En la fabricación y uso de las galeras convergían, frecuentemente, la figura de armador, financiero, promotor y comandante militar. Don Álvaro de Bazán, *El viejo*, durante su estancia en Gibraltar, y su hijo y sucesor

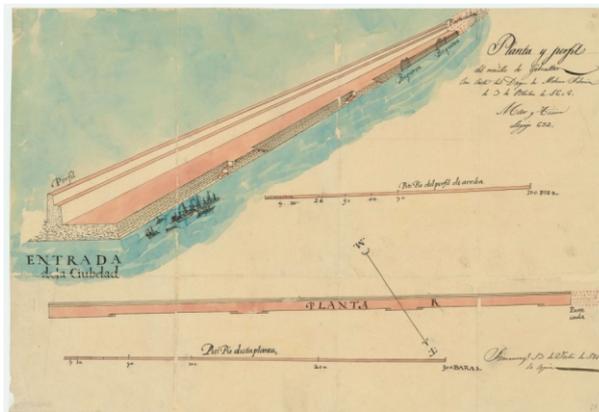
también llamado Álvaro, destacaron en todas estas facetas.

Para mantener la operatividad de estas flotas de galeras, el sistema más utilizado era el asiento, sobre todo durante la primera mitad de este siglo. Básicamente, consistía en el

patrocinio de la Corona al propietario para el mantenimiento de las naves y la disposición permanente de éste y sus naves para entrar en servicio. El precio era acordado previamente, pero con frecuencia con éste aparecían desacuerdos, bien por no cumplirse lo pactado, bien por el retraso en el pago. De esta forma, la flota española de galeras fue entregada a lo largo de estos años a diferentes capitanes generales: Rodrigo Portuondo, Álvaro de Bazán y Bernardino de Mendoza, pasando a ser dichos señores armadores, tal como hemos señalado, financieros, empresarios, a veces diseñadores y constructores, como en el caso de Bazán, y siempre comandantes militares.

Si por un lado este sistema de asiento de galeras parecía cómodo para la Corona, pues a cambio del pago de unas cantidades prefijadas se desentendía de todo, incluso del artillado de las naves, por otro tenía el grave inconveniente de la dependencia ajena que generaba, y la más que probable lentitud de acción a la hora de poder contar con la flota en momentos concretos y necesarios, perdiendo así una mayor efectividad. Esto le hacía estar a España en desventaja frente a otras flotas, en esos momentos en franca rivalidad por el control del tránsito marítimo mediterráneo, como era el caso de la veneciana.

Conocemos que los costes de los efectivos navales de la Corona a mediados de siglo, en torno a 1555, eran los siguientes: el de la Armada del Mediterráneo ascendía a 275.000 ducados y el correspondiente a la Armada del



Océano era de 137.500, de los cuales, y lo que más aquí nos interesa, 100.000 correspondían a la Armada de don Álvaro de Bazán con 2.400 toneladas y 1.200 hombres de mar y guerra (FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M., *El siglo*

XVI. Economía. Sociedad. Instituciones. En Historia de España de Menéndez Pidal, dir. José María Jover Zamora Tomo XIX. Madrid, Espasa Calpe, 1996. (3ª ed.). Véanse fundamentalmente las págs. 719 y 720). Con estos datos podemos hacernos una idea de la envergadura e importancia de los navíos de don Álvaro de Bazán y la dependencia que la Corona tenía de ellos.

Por otro lado, las dos atarazanas reales más importantes por estos años fueron perdiendo paulatinamente su función, en particular las referentes a las galeras de la zona atlántica. Las de Santander fueron prácticamente abandonadas, y las de Sevilla se erigieron en el centro neurálgico de las actividades logísticas y comerciales de las expediciones a las Indias.

En la zona mediterránea y ciñéndonos a las costas del antiguo reino de Granada, las galeras existentes, que eran más bien escasas, se apoyaron fundamentalmente en las bases de Gibraltar, Málaga y Cartagena.

En el caso de Gibraltar, creemos que por esas fechas contaba con unos excelentes astilleros, atarazanas, varaderos y zonas de carenado para el «despalmeo». Este término es un vulgarismo derivado de *despalmar*, que significa acción de limpiar y dar sebo a los fondos de las embarcaciones. Destacamos, particularmente, para este menester el Palmones, pues este río, conocido también como de Las Cañas, fue denominado Palmones como consecuencia de dicha actividad, la de

despalmar para carenar las galeras, conociéndose el lugar como el de los «despalmones» y de donde podría derivar el actual hidrónimo de Palmones. La Bahía y las instalaciones portuarias gibraltareñas eran usadas habitualmente para que invernasen las galeras reales. No olvidemos que logísticamente, y a principios del XVI también por sus recursos económicos, la importancia de Gibraltar es



Álvaro de Bazán, I marqués de Santa Cruz (1526-1588)

<http://creativecommons.org/publicdomain/mark/1.0/deed.es>

sumamente notable, hasta el punto de quedar establecido aquí un corregimiento. Contaba con infraestructuras navales en los ríos Guadarranque y Palmones, y con unos formidables fondeaderos para los distintos tipos de embarcaciones en el interior de la bahía como el surgidero existente frente a las piedras del Gallo (en la zona donde actualmente se encuentran los muelles de Refinería Cepsa-San Roque), el de la ensenada de Getares, el varadero del Rinconcillo o el todavía visible frente a litoral del istmo en la zona de poniente. Aparece como surgidero de naos ya en el siglo XVI, (SÁEZ RODRÍGUEZ, Ángel J., *La Montaña inexpugnable*. Algeciras, IECG, 2006, pág. 121 *apud* RAH^a,11/8168, siglo XVI), punto de aguada y de recalado.

Por otro lado, señalaremos que la provisión de madera y lino para los astilleros de Gibraltar procedía en su mayor parte de la zona. La madera de quejigo y alcornoque era utilizada esencialmente para determinadas piezas como la quilla, las cuadernas, etc., y para las tablazones del casco se empleaba madera de pino traída de zonas del interior (Aunque es todavía poco conocido, sospechamos que muchos de los pinares existentes en esta zona del Estrecho pudiesen ser de esta época por la fuerte demanda existente para la construcción y

reparación de las galeras). Pero, aun así, este abastecimiento fue insuficiente y las calidades de estas maderas eran consideradas inadecuadas para los futuros proyectos de fabricación de unos nuevos tipos de embarcaciones, de más envergadura, destinadas a la Carrera de Indias, que don Álvaro tenía previsto para la Corona: los futuros galeones. Para esta empresa era más apropiada la madera de roble del norte peninsular (en estas

futuras embarcaciones la madera de roble era esencial y aquí no abundaba), por lo cual desde este punto de vista ya no le resultaba tan interesante permanecer en esta zona.

En realidad, e inicialmente, los nuevos diseños eran adaptaciones de las galeras existentes, a las que se les elevaban los vasos y se les fortalecían los cascos y ensamblajes, para que soportasen un superior artillado, instalando castilletes a proa y popa. Pero sin olvidar que estas naves tenían que compaginar capacidad de transporte y capacidad bélica. En su fabricación los robles del Cantábrico eran mucho mejores que los pinos de Andalucía para la fortaleza de los vasos, y sólo se hacían de pino las tablas de las obras muertas y los mástiles a partir de la segunda mitad del siglo XVI.

Conocemos, por las Ordenanzas municipales de Gibraltar de este siglo, algunas disposiciones sobre la tala de árboles y la manipulación que se debía dispensar al lino, en qué ríos se debía proceder al enrío, cómo se debía tratar, etc. Además, existían varias disposiciones para la importante industria de tonelería y curtiduría. Al igual que también aparecen en dichas Ordenanzas una serie de recomendaciones y obligaciones con el fin de no facilitar la huida de esclavos, pues eran fundamentales para armar las galeras de

remeros. Como fruto de las incursiones realizadas por las costas norteafricanas, Don Álvaro de Bazán capturaba un abundante número de esclavos que eran traídos y utilizados como galeotes en sus embarcaciones.



Meseta de Europa

http://creativecommons.org/publicdomain/mark/1.0/deed.es_ES

Gibraltar nunca fue ajena a esta circunstancia. De hecho, conocemos, en varios momentos históricos, la problemática existente en dicha ciudad al respecto.

En cuanto a la construcción de las galeras, se procedía y dispensaba una rigurosa vigilancia en las técnicas constructivas. Las proporciones, trazado, envergadura, medidas y las herramientas utilizadas eran celosamente guardadas. Especial cuidado se tenía en ocultar las dimensiones. Las más importantes, tanto de las naos en general como de los posteriores galeones, eran las de la manga, quilla, puntal y eslora, y no necesariamente por ese orden. Todo esto era considerado secreto gremial. Los carpinteros de ribera, calafates, herreros y otros profesionales fueron reclutados y traídos a estos parajes desde los más diversos puntos geográficos. Portugueses, vascos, cántabros, catalanes, genoveses..., arribaban a esta zona desempeñando las más variadas especialidades del trabajo naval.

El trabajo desarrollado en los astilleros de los Bazán, en concreto las innovaciones aplicadas en las galeras y en los nuevos diseños náuticos realizados, obtuvo su recompensa en 1550 cuando se le concede a don Álvaro privilegio para la construcción de «gruesos galeones», en principio destinados para guardar las costas atlánticas peninsulares y norteafricanas. El asiento acordado, y al que anteriormente hicimos referencia, tenía una duración de diez años. Los nuevos prototipos navales introducidos por don Álvaro de Bazán,

padre, tuvieron su continuación con la propuesta que años después, en 1562, ofrece don Álvaro, hijo, conocido históricamente como *El Joven*, al duque de Medina Sidonia (D. Alonso de Guzmán, VII Duque de Medina Sidonia, Almirante de la Armada

Invencible), de un tipo de embarcación menos voluminosa y más ligera, de «remo y vela», bautizada con el nombre de fragata, embarcación más idónea para escoltar naves de mayor tonelaje, de fácil manejo y alta maniobrabilidad. Estas fragatas podían proteger perfectamente las almadrabas que los Medina Sidonia poseían a lo largo de todo el litoral y de ahí su rápida aceptación.

A partir de 1533, la afluencia de metales procedente de las Indias aumenta considerablemente por la incautación del «Tesoro del Inca» de Francisco Pizarro. En 1535, los envíos se hacen más cuantiosos y frecuentes. Se tiene la sensación por primera vez en este reinado de que se posee el capital suficiente para atender todas las necesidades bélicas y expansionistas de la Corona, como de hecho se demuestra en la campaña de Túnez, operación de elevado coste. Al mismo tiempo, este aumento de las actividades comerciales (primeramente, en Nueva España, 1535, y luego en Perú, 1543), conllevó una fuerte demanda de naves para el transporte de mercancías a la Península. Asimismo, las naves que regresaban empiezan a ser atacadas sistemáticamente por corsarios ingleses y franceses con las pérdidas de las cargas en muchas ocasiones.

De este modo, con el aumento de la intensidad de transportes desde las Indias y los peligros que las acechan, las necesidades que progresivamente van surgiendo son distintas. La navegación hacia estas nuevas tierras

demanda un profundo replanteamiento de la arquitectura naval y los Bazán van a convertirse en uno de sus más significativos precursores. La tipología de las embarcaciones existentes en el primer tercio de siglo no cubría ya las nuevas necesidades y resultaban insuficientes en materia de defensa para las flotas de Indias. Es debido a esto, fundamentalmente, por lo que se empiezan a adaptar las galeras y galezas, y en este menester uno de los primeros fue D. Álvaro de Bazán, y por fechas y razones logísticas estos trabajos se realizaron, como o por lo menos se comenzaron, en Gibraltar. Estas naves reformadas de los Bazán y las realizadas por Menéndez Avilés dieron lugar a los galeones. Es decir, es bastante probable que los primeros galeones españoles fuesen diseñados en Gibraltar.

La organización del comercio con las

Indias quedó establecida definitivamente durante el reinado de Felipe II. La Real Cédula del 10 de julio de 1561 determinaba que salieran dos flotas anuales: una para Nueva España y la otra para Tierra Firme. Ahora bien, la presencia de naves de guerra en las flotas de Indias no aparece regularizada hasta 1565, cuando se establece de forma obligatoria la presencia de dos naves armadas, llamadas «capitana» y «almiranta», que quedan integradas en las flotas de Indias para su defensa. Son naves «adaptadas» para el combate y que llevan menos carga, pues son artilladas expresamente para este propósito, teniendo además en cuenta el valor del flete inscrito y las probabilidades de un eventual ataque. Y en todo este proceso de reordenamiento naval aparecen, entre sus más importantes dinamizadores, los Bazán.



UN ESTERCOLERO DE RESEÑAS

Se utiliza, quizá, con demasiada frecuencia datos relativos a hechos históricos de esta ciudad que pueden ser erróneos o poco precisos. Al respecto, lo deseable sería acudir a información contrastada; de lo contrario, podríamos incurrir posiblemente sin intención, en convertir una apasionante HISTORIA en un estercolero de reseñas.

A este propósito, insertamos la siguiente publicación, en la que el Capitán General de Andalucía, concede permiso: ...**“Al de Andalucía.— Id. á D. Juan Peacock para levantar un segundo piso en una casa de su propiedad inmediata al fuerte de Punta mala, de la línea de contravalación del Campo de Gibraltar.”** (Gaceta de Madrid 1858-19-02. nº 50)

La citada línea de defensa, no comprendía solo desde el fuerte de Santa Bárbara al de San Felipe, sino más allá de Atunara (litoral de levante). La autorización que mostramos, confirma la existencia de edificios de mampostería antes de 1858 y por tanto, anterior a 1870, incluso de dos plantas. Forma parte del trámite, en el caso que nos ocupa, la aprobación de la autoridad militar por considerarse zona bajo su responsabilidad, una calificación, que no solo afectaba a esta ciudad sino a otras muchas y distintas instalaciones.