



ATARAZANAS Y GALERAS

ATARAZANAS REALES DE BARCELONA Y GALERA "LA REAL"

Construcción:

Siglo: XIII

Tipología:

Atarazana: Nave industrial

Galera: Nave de remo y vela

Estilo:

Atarazana: Gótico

Galera: Renacimiento

Incoacción expediente:

Categoría: Conjunto Histórico

Disposición: Decreto 05 de marzo de 1.976

B.O.E. : 29-abril-1.976

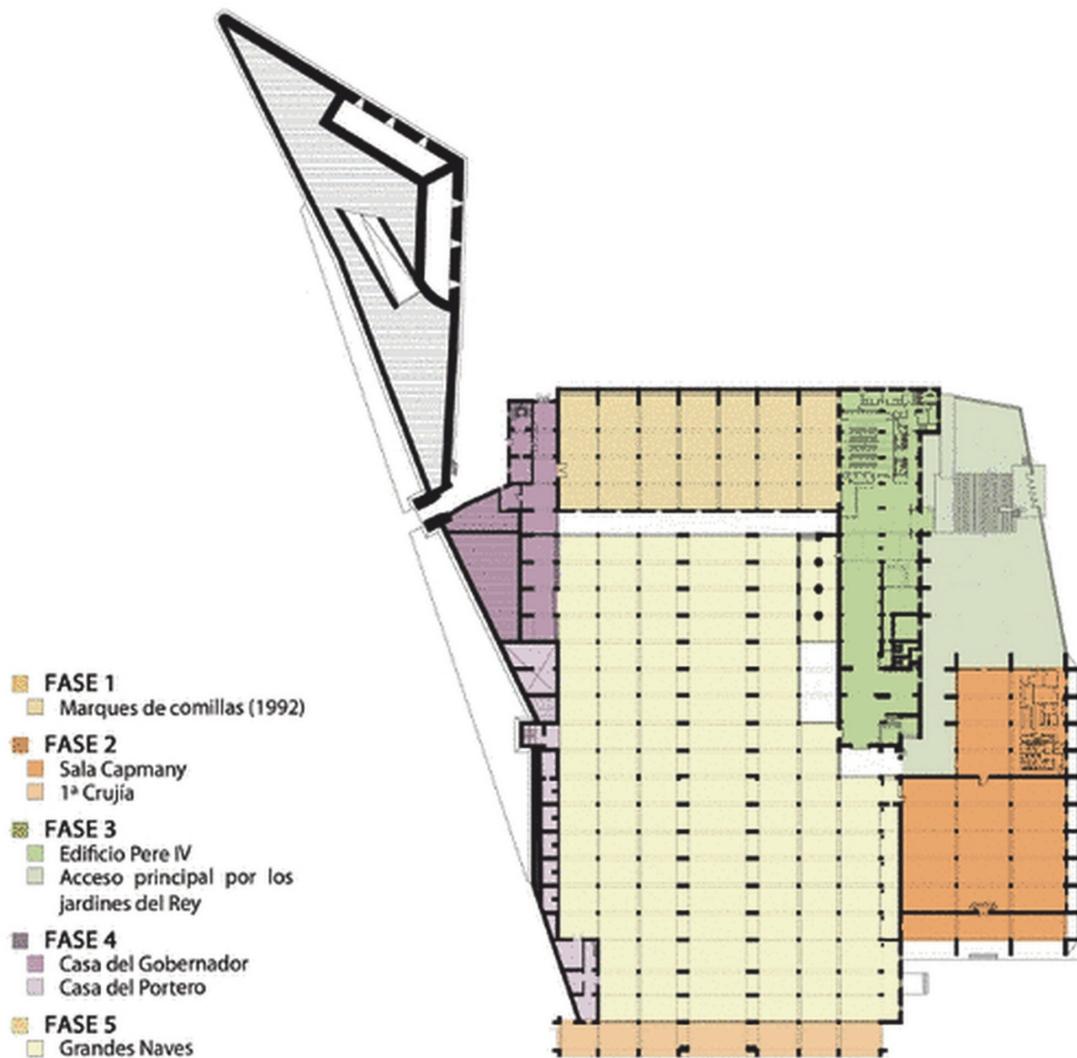
Visitable: SI

Uso actual: Museo marítimo

Dirección:

Carrier Drassenes Reales 1. Barcelona





Img.14.3. Darsenas Reales de Barcelona. Fases del Plan Director de Rehabilitación. Plano de Terradas Arquitectos



Img.14.4. Dársenas Reales de Barcelona.

Los romanos las utilizaron de forma generalizada para transporte y apoyo a sus legiones. La chusma era la fuerza de propulsión principal y estaba formada por buenas boyas, galeotes o forzados y esclavos. Los buenas boyas eran hombres libres cuyo trabajo era el remo, pero ante su escasez los monarcas comenzaron a utilizar penados y esclavos. Cuando un penado cumplía su condena podía quedarse a sueldo en la categoría de buenas boyas.

Las atarazanas

Los pueblos herederos de su legado, crearon un sistema único de fabricación de sus embarcaciones, cuyo máximo exponente tecnológico es la galera, caracterizado por:

- Idioma de construcción naval y marinero común: la Lengua Franca Mediterránea.

- Un único sistema constructivo, cuyo modelo mas exigente y avanzado es la galera.

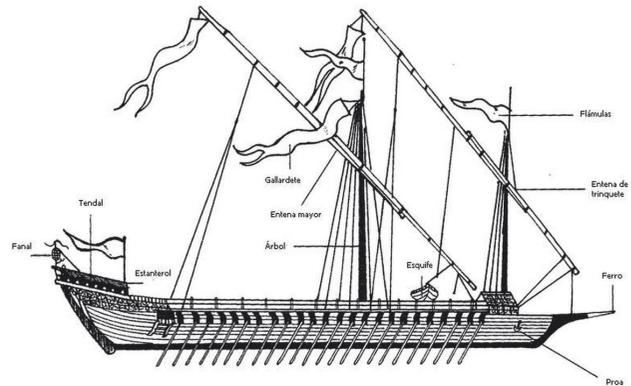
- Intercambio de información entre las atarazanas de las distintas naciones

- Utilización del mismo sistema de medida naval. "la gua" y sus submúltiplos.

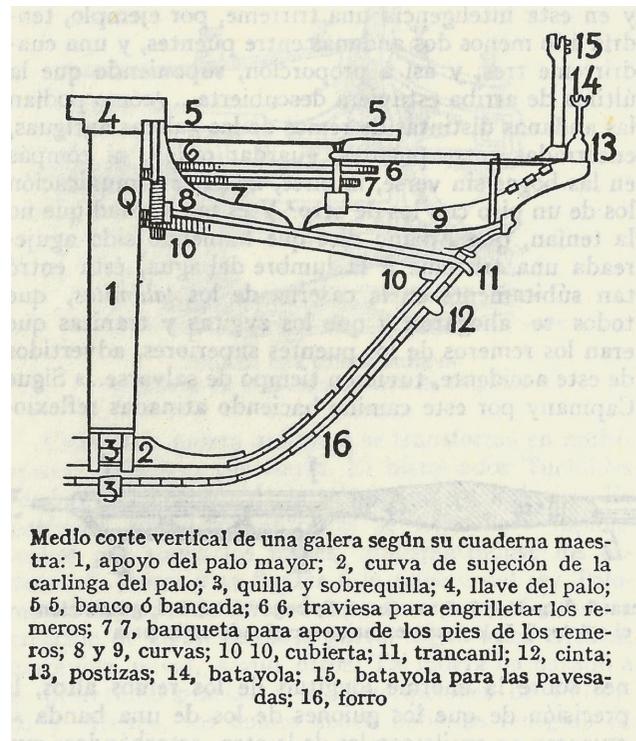
La construcción y el mantenimiento de estos barcos se realiza normalmente en las atarazanas⁽¹⁾. En España, la del reino de Aragón estaba en Barcelona, la del reino de Castilla en Sevilla. También había atarazanas en Málaga, Valencia y Puerto Real, donde se supone estaban en el Real Carenero.

La creación de las Reales Atarazanas de Barcelona se debe a Pedro III el Grande a finales del siglo XIII, que decide la construcción de un recinto descubierto, cerrado con muro a tierra y abierto al mar, con cuatro torres en sus ángulos, para construcción y mantenimiento de las galeras. A mediados del siglo XIV, Pedro IV el Ceremonioso ordena la construcción de una nave formada por pilares y arcos dentro de aquél, que el propio monarca decide sustituir a finales de siglo por dos series de arcos y pilares que configuraron las naves de montaña y naves de mar, de las que aún se conservan dos. A mediados del siglo XV se suma una nueva nave La Botiga nova de la Diputació General, para almacenar los materiales, herramientas y pertrechos de las galeras de la Generalitat.

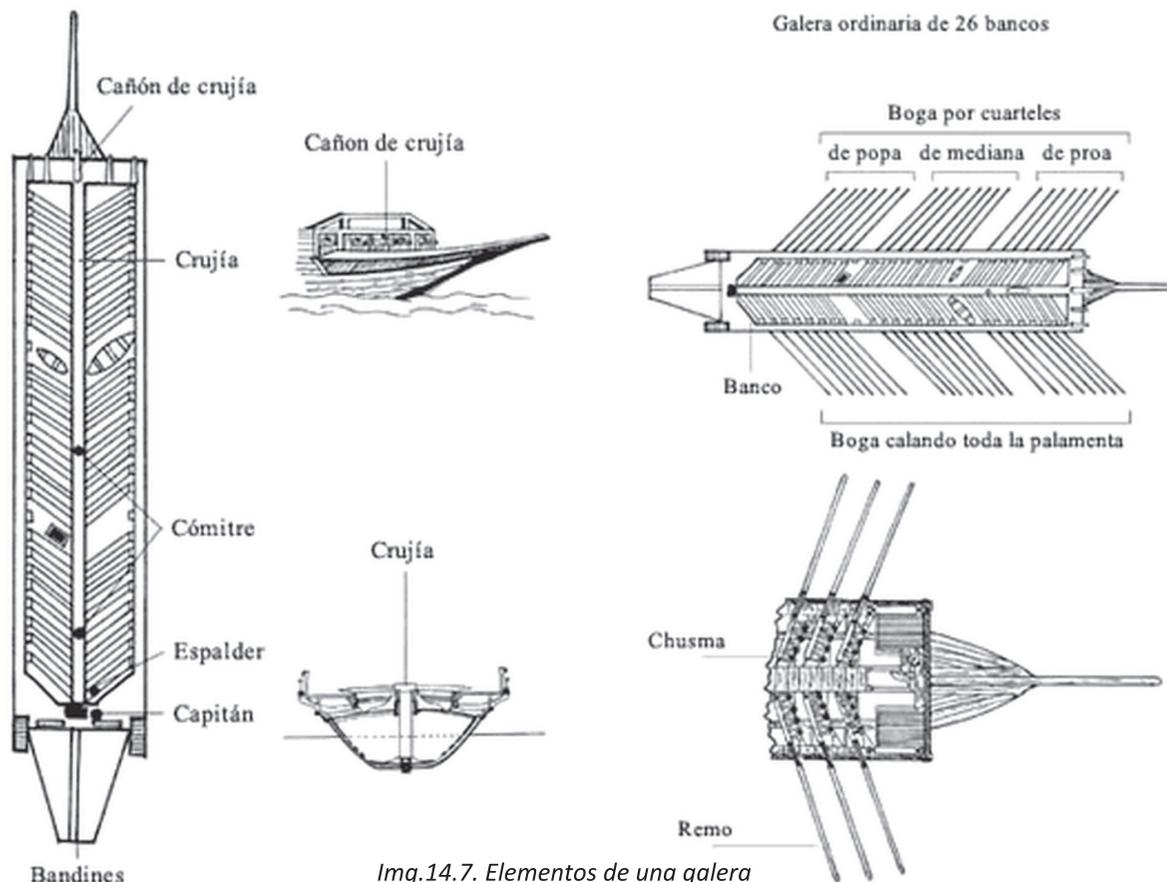
El cuerpo principal se levanta a partir de la segunda mitad del siglo XVI, sus ocho naves están mas alejadas de la línea de mar que la construcción medieval. En el siglo XVII la Generalitat construye



Img.14.5. Alzado lateral de una galera.



Img. 14.6 - Semisección vertical por una maestra



Img.14.7. Elementos de una galera

nuevas naves que se encuentran adosadas por la cara este al edificio anterior.

La última gran intervención, realizada en las primeras décadas del siglo XVIII consistió en la unión de las dos naves centrales para construir la Grada Mayor⁽²⁾.

Estas instalaciones se utilizaron para el destino proyectado hasta mediados del siglo XVIII, en que esta actividad se trasladó al arsenal de Cartagena. A partir de entonces se destinaron a otros usos

militares, fundición de cañones, cuartel, maestranza y parque de artillería, hasta que el ejército cede las instalaciones a la ciudad en 1.935. Un año después, el Museu Maritim de Catalunya se instala en las Atarazanas. En 1.985 los arquitectos Esteve y Robert Terrades redactan el Plan Director de Reforma y Restauración de las Atarazanas, que ordena el uso de los espacios en su configuración actual como espacio al servicio de la cultura marítima⁽³⁾.

Las naves

En 1.453 los turcos acaban con el Imperio de Oriente tras la toma de Bizancio. Prosiguen su expansión amenazando la cuenca del Danubio y a la misma Italia. Desde la conquista de Argel por piratas turcos en 1.516, su amenaza se extiende a todo el Mediterráneo. La conquista de Granada por los reinos de Castilla y Aragón en 1.492, permite la formación de una nueva potencia en el extremo occidental del Mediterráneo, pero no tendrá una flota capaz de enfrentarse con las fuerzas turcas, con ayuda de sus aliados mas que a partir de 1.560. En 1.535 Carlos V decide conquistar Túnez y el control del mar queda dividido en dos partes, la oriental es de Turquía y la parte occidental queda bajo el control de España, con una flota aún escasa. Para asegurar dicho control se precisa la construcción de nuevas naves y numerosos baluartes defensivos en tierra que sirven de apoyo a la flota.

En el Mediterráneo el barco de guerra mas versátil era la galera, embarcación de mucha eslora, de remo y vela que con algunas variaciones de tamaño y construcción se usó en todo el mar por espacio de nueve siglos hasta fines del XVII. Las dimensiones de los mayores barcos de esta especie en las fechas últimamente citadas eran: eslora 39 m. manga 5,57 m; puntal 2,50m. Hasta el siglo XVI en que se perfeccionó el uso de la artillería iban armadas con un espolón a proa, hecho de bronce o madera reforzada con zunchos de hierro, y colocado muy bajo, casi en la línea de flotación, con el objeto de desfondar el barco enemigo a quién embistiesen. Sobre la cubierta

de la galera iban dispuestos a una y otra banda los bancos de los remeros existiendo una división, llamada crujía, que permitía ir de la popa a la proa; en este paso se colocaba el cómitre o nostromo para vigilar y animar a los remeros. Había galeras que llevaban uno, dos y tres palos, variando según el tamaño así como el número de remos, desde la mas pequeña que tenía 20 por banda hasta las cuatro galeras portuguesas que fueron con la Armada Invencible, cada una de las cuales contaba con 306 remeros...⁽⁴⁾

En el siglo XVI las galeras estaban preparadas para llevar 26 bancos por banda, si bien normalmente llevaban sin colocar dos contiguos en cada una y en sus huecos se situaban en fogón y el esquife situados simétricamente a ambos lados de la crujía.

De la misma familia eran las siguientes embarcaciones:

- La galeota, también llamada media galera, tiene 20 metros de eslora y menos de 4,5 metros de manga, podía tener 13, 15, 18, y 20 bancos con dos remeros por unidad y remos armados a galocha (todos los remeros de un banco movían el mismo remo). Su dotación era de 80 remeros y 80 hombres de cabo (guerreros y marineros).

- La fusta, con hasta 15 bancos era mas rápida, con tres o dos remeros por banco, su dotación era inferior a 100 remeros, podía arbolar uno o dos palos, si bien solía llevarlos abatidos para no ser vista a gran distancia.

- El bergantín o cuarto de galera, con 13,5 metros de eslora, manga inferior a cuatro y calado



Img. 14.8 - Abordaje por una galera turca.

menor de 80 cms., bancos corridos donde se sentaban tanto les remeros de babor como los de estribor⁽⁵⁾.

- La fragata, aún mas pequeña, tenía entre 6 y 10 remos por banda, cada uno manejado por un hombre. Medía 10 metros de eslora, 2 de manga y menos de 80 cms. de calado; Su dotación no pasaba de 20 remeros. Como nave era muy robusta, veloz y versátil. Se utilizaba para llevar mercancías, viajeros,

avisos y noticias. El personal de abordaje era duro y experimentado.

- Galera bastarda era la galera de mayor tamaño que la ordinaria de 26 bancos. A veces llamadas galeras de fanal, servían para capitanas o patronas.

- Galeaza era una embarcación de mayor tamaño que la galera, con menor proporción de eslora



Img. 14.9 - La Real. José Ferre Clauzel

a manga, siendo de 6 a 1 e incluso 5 a 1. Tenían cubierta corrida y podían llevar 20 cañones. Sus dimensiones llegaban a 59 m de eslora, 9 m. de manga y 3,35 de calado. Los remos llegaban a ser de 15 metros, lo que exigía una dotación de siete u ocho hombres por remo.

La Real

La Real fue construida en Barcelona en 1.568 sobre orden de Hurtado de Mendoza. Lleva esculturas de Juan Bautista Vasquez y es la galera mas bella y mas ligera de la flota que se enfrentó a los turcos. Su capitán durante la Batalla de Lepanto era Don Juan de Austria, Capitán General de la Santa Liga y los oficiales presentes en la Real durante la batalla de Lepanto fueron: Don López de Figueroa, Miguel de Moncada, Bernardino de Cárdenas (muere en combate de un arquebuzazo que atraviesa su escudo), Rodrigo de Benavides, Juan de Guzmán, Pedro Zapata y Don Luis Carillo, hijo del conde de Priego.

Su vida fue breve, por lo que existe muy poca documentación sobre su decoración salvo la obra de Juan de Mal Lara, creador de su programa iconográfico, cuya Descripción de la Galera Real del Sermo. Sr. D. Juan de Austria fue editada en 1.876 por la Sociedad de Bibliófilos Andaluces.

En 1.971 para conmemorar el 400º aniversario de la batalla se construyó una réplica realizada por José María Martínez-Hidalgo, que tras recopilar durante 10 años la documentación existente, publicó su libro *"Lepanto: la batalla, la galera Real, recuerdos, reliquias y trofeos"*. Dedicó seis años a su

construcción que hoy se conserva y puede ser visitada en el Museo Marítimo de Barcelona, ubicado en las antiguas atarazanas reales.

Los forzados

El trabajo de remero era sumamente penoso, puesto que cuando había que realizar una jornada precisa y faltaba el viento, o emprender la huida ante el enemigo, se necesitaba una gran energía en la boga. Las condiciones de habitabilidad eran muy precarias y los remeros estaban sujetos en todo momento a las inclemencias del tiempo, por lo que era muy difícil encontrar trabajadores voluntarios o *"buenas boyas"*. Por dicho motivo las armadas reales acudían al trabajo forzoso para el remo, de ahí el nombre de *"forzados"* con el que se les conocía.

La mayor parte de forzados se reclutaba entre delincuentes, vagos o maleantes mediante la imposición de la pena de galeras. Algunos países utilizaron también esclavos, sujetos de por vida a la voluntad del dueño o al Estado, con la paradoja que la propulsión de las galeras se hacía frecuentemente con la fuerza motriz prisionera del enemigo al que se estaba atacando. Para evitar sublevaciones, traiciones o motines, los forzados eran sujetos a la bancada por cadenas en sus pies⁽⁶⁾.

Las necesidades crecientes de remeros motivaron disposiciones legales para cambiar las penas corporales por las de servicio a galeras, así por pragmática de Carlos I de 31 de enero de 1.530 se ordena a los Alcaldes del Crimen aplicar esta condena por tiempo de ejecución superior a dos años.



Img. 14.10 - Réplica de la Galera Real en las Dársenas de Barcelona

Paulatinamente se va ampliando el número de casos en que es de aplicación esta condena, hasta el extremo de llegar a aplicarla a delitos de hurto.

Los condenados a galeras eran retenidos en las cárceles hasta alcanzar el número suficiente para formar una conducción. Las rutas de conducción estaban reguladas, así como las fuerzas necesarias para su escolta, los auxilios en cárceles de tránsito y la asistencia sanitaria durante el traslado. Este se realizaba a pie, encadenados en cuerdas de presidiarios. Al llegar al puerto de embarque eran repartidos en las distintas embarcaciones procurando que no hubiese homogeneidad de procedencia y ya en la galera se les asignaba el lugar mas adecuado según sus condiciones físicas. Sus condenas se registraban y contabilizaban en los libros generales de forzados, ya que los capitanes generales podían modificar el tiempo de duración por nuevos hechos cometidos durante el cumplimiento de su condena. Una vez cumplidas recibían el certificado de cumplimiento de la condena, y en ocasiones, eran retenidos hasta el fin de campaña, en el modo de "*buena boya*". Permanecían siempre encadenados y en caso de combate se aseguraba la cadena con un clavo para evitar deserciones.

El trabajo era muy irregular pues durante la invernada, que solía durar seis meses, las galeras permanecían en puerto realizándose por los propios forzados operaciones de mantenimiento y otros trabajos de las atarazanas. De noche no se remaba, ni tampoco con viento a favor. Cuando era necesario el uso del remo, el ritmo era marcado por el cómitre a golpe de maza, dándose comienzo con la voz *¡fuera*

ropa!. El trabajo de cómitre era decisivo para la suerte de la embarcación, tanto para alcanzar y abordar al enemigo, como para huir de él en caso necesario.

Antes de embarcar eran examinados por un médico y un cirujano-barbero, examen que casi todos superaban salvo que tuvieran algún defecto importante que les impidiera remar. Durante la invernada se aprovechaba para curar sus heridas y recuperar la salud, incluso llegó a existir una galera-hospital y posteriormente un hospital de galeras en el Puerto de Santa María, que no dejó de ser testimonial por que fueron muy pocos los galeotes que recibieron asistencia en él. En cualquier caso casi siempre se les curaba "*en cadena*" para evitar evasiones. Las condiciones sanitarias eran lamentables y las epidemias frecuentes. Sólo cuando se producía una epidemia mejoraban las condiciones de alimentación y la atención sanitaria.

La alimentación estaba formada por bizcocho (pan horneado dos veces), aceite, vinagre, y carne fresca y vino cuatro veces al año. Los remeros enfermos recibían vino, arroz, aceite, dietas y medicinas. En otras ocasiones la ración estaba formada por habas de la tierra o garbanzos y arroz, con una libra y media de aceite. La chusma podía ver reducida su ración para contribución a parroquias y hospitales, como así se hizo para el antes mencionado de San Juan de Letrán en el Puerto de Santa María.

Al entrar en la galera el galeote cambiaba su vestimenta por la de la chusma, que era muy diferente a la de la gente de cabo. El equipo, pagado por la corona, constaba de dos camisas, dos pares de calzones, almilla, un capote de sayal y un bonete.



Img. 14.11. Batalla de Lepanto (Anónimo, Nationale Maritime Museum, London)

A pesar de las Ordenanzas e Instrucciones de los reyes y capitanes generales de mejorar el tratamiento de la chusma, la consideración a la misma era similar a la de las bestias. Así, el doctor Alcalá decía "La vida de galeote es vida propia del infierno, no hay diferencia de una y de otra sino que la una es temporal y la otra eterna". El grillete del pie solamente se quitaba cuando conseguían la libertad o después de muertos. El látigo del cómitre era tan temido como su pito, la inamovilidad remando era casi absoluta, sus necesidades biológicas se resolvían sujetos al banco, sobre el suelo que normalmente estaba anegado por el agua que entraba por el oleaje. Se dormía sobre el mismo banco y los residuos y el salitre eran atracción para roedores e insectos. Los castigos solamente se suavizaban cuando a los oídos del cómitre llegaban comentarios sobre las venganzas de turcos y berberiscos. El castigo mas eficaz era aumentar el tiempo de condena, medida que solamente podía adoptar el auditor.

En resumen las condiciones de vida eran tan lamentables que raramente se llegaban a alcanzar los diez años de duración máxima de la condena en galeras (condena de galera perpetua), pero esta no sería la última forma de explotación de los condenados.

Las galeras fueron suprimidas en 1.748, siendo sus forzados trasladados a los arsenales y a las minas de Almadén. Reimplantadas en 1.785, la condena a galeras se eliminó definitivamente en 1.803.

Referencias y bibliografía

(1) C.N. Pedro Fondevila Silva, *Magister en Historia y Patrimonio Naval. Construcción naval mediterránea: las galeras (I y II) publicado por Cátedra de Historia Naval.*

(2) *Museo Marítimo de Barcelona. Las Atarazanas Reales. Historia.*

http://www.mmb.cat/visita.php?idm=2&codi_subseccio=76&codi_plana=502&estic=2

(3) *Museo Marítimo de Barcelona. Las Atarazanas Reales de Barcelona. Funciones y usos.*
http://www.mmb.cat/visita.php?idm=2&codi_subseccio=76&codi_plana=502&estic=2

(4) José de Lorenzo, Gonzalo de Murga y Martín Ferreiro. *Diccionario marítimo español: que además de las voces de navegación y maniobra de los buques de vela, contiene las equivalencias en Francés, Inglés e Italiano y las mas usadas en los Buques de vapor. Madrid. Establecimiento tipográfico de T. Fortanet. 1.865, PAG 273*

(5) Enrique Martínez Ruíz. *El Mediterráneo, un mar de galeras. Revista de Historia Naval n° 110, pg. 9.. Instituto de Historia y Cultura Naval. Armada Española. 2.010.*

(6) José Cervera Pery. *La pena de galera, un correctivo determinante. Revista de Historia Naval N° 110, pag 100 y 101.*

