

ISSN: 0213-2079

SEPARATA

Vol. 22, 2000

S T V D I A H I S T O R I C A

LOS GALEOTES DE LA MONARQUÍA HISPÁNICA
DURANTE EL ANTIGUO RÉGIMEN

The galley slaves in early modern Spain

HISTORIA

MODERNA

Ediciones Universidad
Salamanca

LOS GALEOTES DE LA MONARQUÍA HISPÁNICA DURANTE EL ANTIGUO RÉGIMEN

The galley slaves in early modern Spain

José Luis DE LAS HERAS

Universidad de Salamanca

RESUMEN: En trabajos anteriores de este mismo autor se abordó el tema de los galeotes para el ámbito de la Corona de Castilla y para el período cronológico de los reinados de los Austrias. En esta ocasión el estudio de esta temática se ha extendido además a la Corona de Aragón y a los reinados de los Borbones del Antiguo Régimen. Como consecuencia de la politerritorialidad existente en la Monarquía Hispánica no hubo en sus dominios un único derecho penal aplicable en todos los reinos hasta la promulgación de los códigos penales de 1822 y 1848. En lo que se refiere a la implantación de la pena de galeras hubo una génesis y una evolución distinta en cada territorio. En Cataluña se comienzan a enrolar forzados en las galeras a comienzos del siglo XV. De tal forma que en 1438 esta pena está plenamente establecida en todos los territorios de la Corona de Aragón. Por lo que se refiere a Castilla, la pena de galeras fue introducida por Fernando el Católico y más tarde Carlos V, en 1530, la reguló plenamente y perfiló los delitos que se hicieron acreedores de la misma.

Felipe II, por su parte, hizo un gran esfuerzo por aumentar el poderío de la flota de galeras. Por ello aumentó la duración de las condenas a galeras y amplió el número de delitos sancionables con ellas, tanto en la Corona de Castilla como en la de Aragón. En un principio no se estableció en ninguna parte la lista de delitos sancionables con la pena de galeras, sino simplemente se autorizó la conmutación de penas, corporales, destierros y otras similares por servicios de galeras. No obstante la revisión de la legislación penal pone de relieve que con el paso del tiempo un buen número

de delincuentes se fueron haciendo acreedores de trabajos forzados al remo: ladrones, blasfemos, bígamos, testigos falsos, desertores, huidos de prisión, vagabundos, resistidores de la acción de la justicia, etc. Como las necesidades militares fueron crecientes a medida que se fue desarrollando el proyecto hegemónico de los Habsburgo, se hizo imprescindible modificar algunos aspectos de la pena de galeras: Se aumentó la duración de las condenas, se introdujeron nuevos delitos en el catálogo de delitos sancionables con pena de remo, etc. Aunque no todos los remeros eran galeotes, éstos constituían la mayor parte de la fuerza propulsora de la marina de guerra mediterránea. La penuria de mano de obra forjó en la Corona una concepción utilitarista de la penalidad. En el artículo se analizan además los delitos castigados con galeras y la evolución seguida en tiempos de los Austrias y de los Borbones. Se finaliza explicando cómo era la vida diaria del forzado. El rigor del trabajo, la mala alimentación y las pésimas condiciones de la estancia ocasionaban altas tasas de mortalidad anual. Tras estudiar los tres siglos que aproximadamente componen la Edad Moderna, se llega a la conclusión de que con el transcurso del tiempo no se dulcificó la penalidad. Los ilustrados fueron conscientes de la necesidad de humanizar las penas, pero sus logros quedaron circunscritos al campo de las ideas en el siglo XVIII, preparando el terreno para que el gran cambio se produjera en el siglo XIX.

Palabras clave: galeotes, criminalidad, pena de galeras.

ABSTRACT: Previous studies of this author have dealt with the topic of convict oarsmen in the Crown of Castile during the period of Habsburg rule. For this study the theme has been extended to the Crown of Aragon and to the reign of the Borbons of the Old Regime. As a consequence of the multiple territories which comprised the Hispanic Monarchy, no one law applied to all of the kingdoms until the promulgation of the Penal Codes of 1822 and 1848. Regarding the implantation of the condemnation to the galleys each territory had its own genesis and separate evolution. In Catalonia convict oarsmen were first enlisted in the galleys at the beginning of the fifteenth century. By 1438 this punishment was fully established in all the territories of the Crown of Aragon. With regard to Castile, condemnation to the galleys was introduced by Ferdinand the Catholic and later in 1530, Charles V fully regulated condemnation to the galleys and the types of offences that incurred this punishment.

For his part Philip II made a great effort to increase the power of the galley fleet. As a result he increased the duration of those condemned to

convict galley service and widened the number of crimes sanctioned by it both in the Crown of Castile and that of Aragon. Initially neither territory established a list of crimes that incurred condemnation to the galleys. Instead capital punishment, exile and other similar penalties were commuted to convict galley service. Nevertheless, the revision of penal legislation highlighted that, as time passed, a good number of criminals became liable for forced labour at the oar: thieves, blasphemers, false witnesses, deserters, prison escapees, vagabunds, those who resisted justice, etc. As military needs grew as Habsburg hegemony developed, it proved necessary to modify some aspects of the condemnation to the galleys: the length of service of those condemned was extended, new crimes were added to those punishable by forced labour at the oar, etc. While not all oarsmen were convicts, they constituted a majority of the manpower that drove the Mediterranean war fleet. The shortage of manpower forced the Crown into a utilitarian concept of punishment. This article also analyses the crimes punished by condemnation to the galleys and the evolution that took place under the Habsburgs and Borbons. The article concludes with an account of the daily life of the convict oarsmen. The rigours of the work, the poor diet and the wretched conditions in which they lived produced high annual mortality rates. A study of the three centuries or thereabouts of the Early Modern period points to the conclusion that the passage of time did not moderate the punishment. Men of the Enlightenment were conscious of the need to humanize the punishment, but their achievements were limited to the field of ideas of the eighteenth century, preparing the way for the great change that took place in the nineteenth century.

Key words: galley slaves, criminality, condemnation to the galleys.

Como consecuencia de la politerritorialidad existente en la Monarquía Hispánica no hubo en sus dominios un único derecho penal aplicable en todos los sitios. Sólo cuando ya estaba bien avanzado el siglo XIX y se aprobaron los códigos penales de 1822 y 1848, se produjo la unificación del derecho penal. Así pues, a lo largo de toda la Edad Moderna existió una pluralidad de leyes penales en la Península Ibérica. Dicha pluralidad fue rota, en parte, por el curso de las victorias militares de Felipe V en la Guerra de Sucesión.

Tras la victoria de Almansa, Felipe V promulgó el famoso decreto de 29 de junio de 1707 que derogó los fueros de los reinos de Aragón y Valencia. A partir de ese momento dejaron de tener vigencia los ordenamientos penales valenciano

y aragonés. Sin embargo en Mallorca y en Cataluña siguieron vigentes sus respectivos derechos penales, incluso después de los decretos de Nueva Planta de 1715 y 1716, relativo el primero a la audiencia de Cataluña y a la audiencia de Mallorca, el segundo.

No obstante, como ha señalado el penalista Ignacio Berdugo¹, los decretos de Nueva Planta provocaron una decadencia vertiginosa del derecho penal mallorquín y catalán, motivada por el hecho de haberse cerrado sus propias vías de renovación. En este sentido debemos recordar que a partir de aquellos momentos toda la legislación real nueva fue aplicable tanto en los territorios de Castilla como en los de Aragón.

La citada pluralidad de derechos vigente en los distintos reinos hispánicos, hizo que la pena de galeras tuviese una historia específica en cada territorio. Por lo que se refiere a Cataluña, por ejemplo, ésta tuvo una implantación temprana. En el siglo XV, la política naval expansiva que llevó a cabo el rey Alfonso el Magnánimo propició el abuso de enrolar a algunas personas por la fuerza en las galeras. García i Sanz y Coll y Julià han logrado documentar que desde 1419 algunos patronos de galeras empezaron a ejecutar detenciones por su cuenta y a convertir en galeotes a los detenidos². En la década de los años 30 del siglo XV este abuso debía estar muy extendido porque en los años 1432 y 1433, Alfonso el Magnánimo prohibió, bajo pena de muerte, enrolar gente por la fuerza en las naves. Poco antes, en 1428, el mismo rey había penado la misma acción con 1.000 sueldos, pero al parecer algunos oficiales y comisarios seguían practicando coerciones en el reclutamiento de remeros, lo cual movió al rey a elevar la pena hasta el punto de convertirla en pena capital³.

Hasta ahora nos hemos referido únicamente al caso catalán, pero la situación en Valencia debía ser muy semejante, porque una provisión firmada por Alfonso el Magnánimo en 1438 nos informa que el gobernador general del reino de Valencia, y su lugarteniente, daban comisiones a algunos subordinados para meter hombres por la fuerza en las galeras. Como quiera que el mencionado rey descaba acabar con semejantes atropellos prohibió —en la citada provisión de 20 de

1. BERDUGO GÓMEZ DE LA TORRE, I.: «Contribución al estudio de la desaparición de los derechos penales forales», en *Estudios Penales. Libro homenaje al Profesor J. Antón Oneca*. Salamanca, 1982, pp. 57-75.

2. GARCÍA I SANZ, A.; COLL I JULIÀ, N.: *Galeres Mercants catalanes dels segles XIV i XV*. Barcelona, 1994, pp. 329-332.

3. Fueros de Aragón, libro IX (1428).

noviembre de 1438— hacer forzados para las galeras, si previamente no estaban condenados por sentencia judicial «a pena de galeras o a otra más grave»⁴.

Ésta es la primera vez que aparece citada la pena de galeras en la historia del derecho de la Corona de Aragón. Por tanto, la mención de la pena de galeras en 1438 es una garantía penal individual, cuya finalidad es erradicar una práctica abusiva anterior. Pero en todo caso a mediados del siglo XV fue un hecho frecuente la presencia de galeotes en las naves de la Corona de Aragón.

Por lo que se refiere a Castilla, la pena de galeras fue introducida por Fernando el Católico, pero no nos consta la existencia de una disposición reguladora de los servicios forzosos de remo hasta la promulgación por el Emperador de la pragmática de 31 de enero de 1530. Por medio de dicha pragmática Carlos V facultó a las justicias para conmutar ciertas penas por galeras. Concretamente, a partir de entonces los castigos corporales de mutilación de miembro y los destierros perpetuos pudieron cambiarse al arbitrio de los jueces por servicios de galeras durante un período superior a dos años⁵. La razón de que no se admitiesen condenas de menor duración es que el adiestramiento de los remeros era lento, pues se consideraba que el período de aprendizaje alcanzaba un año y por otra parte una estancia corta no compensaba los costos de transporte desde la sede del tribunal condenante hasta el puesto de embarque.

Igualmente Carlos V perfila varios delitos como específicamente acreedores de penas de galeras. Por ejemplo, en Cataluña se dispuso esta pena contra los súbditos franceses que portasen ballestas o armas de fuego e igualmente contra los vagos y los quebrantadores de destierro⁶. En Castilla, por su parte, se declararon la bigamia, la rufianería, los hurtos cualificados, los robos y los salteamientos, como infracciones penales susceptibles de condena de galeras⁷.

Felipe II hizo un gran esfuerzo por aumentar el poderío de la flota de galeras, la cual alcanzó su éxito más resonante en la batalla de Lepanto de 1571. Un aumento

4. GARCÍA I SANZ, A.; COLL I JULIA, N.: *Galeres Mercants catalanes dels segles XIV i XV*. Barcelona, 1994, p. 332.

5. Esta misma pragmática volvió a publicarse en 1534 y 1535, lo que demuestra el interés de Carlos V por afianzar la introducción de la pena de galeras en el sistema penal castellano. (Novísima Recopilación XII, 40, 1).

6. En 1534 se prohibió en Cataluña que los franceses tuvieran ballestas o armas de fuego bajo pena de galeras perpetuas, y en 1553 se determinó penar con cinco años de remo a los quebrantadores de destierro. Por lo demás, el mismo año de 1553 se dispuso la pena de galeras contra los vagos, aunque no se determinó una duración concreta (Constitutions y altres drets de Catalunya, lib. IX, tit. 19, 2; lib. IX, tit. 18, 4 y 5).

7. La bigamia se castigó en Castilla con 5 años de galeras; la rufianería, con 10 y para los robos se estableció una escala disuasoria de la reincidencia. El primer robo se castigaba con 4 años y el segundo con galeras perpetuas (Novísima Recopilación XII, 18, 8; XII, 26, 2; XII, 40, 2 y XII, 14, 1).

considerable del número de naves exigió también un notable incremento del número de galeotes. Fernand Braudel en su magna obra *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo en tiempos de Felipe II* no alude al problema del galeote. Pero éste fue, sin duda, uno de los personajes principales en el Mediterráneo del Quinientos. A lo largo del siglo XVI dos potencias pugnaron por alzarse con la hegemonía en este mar. En Oriente destacaba la fuerza de la Turquía de Solimán el Magnífico y en occidente la pujanza de la Monarquía Católica de los Austrias mayores.

El dominio del mar exigía el despliegue de una fuerza naval cuya base era la galera. A mediados de siglo, concretamente alrededor de 1555, las galeras de España estaban integradas por una flota de 24 naves que eran movidas por 4.000 galeotes. Por otra parte se estima que en tiempos de Lepanto la Monarquía Católica duplicó los efectivos de mediados de siglo⁸. Fruto de la victoria de Lepanto se capturaron 130 galeras a la marina turca, que en proporción a lo aportado por Felipe II a la Liga, podrían corresponderle unas 60 galeras. Pero como las naves turcas estaban servidas por cautivos cristianos en gran parte, la hora del triunfo supuso también el momento de la liberación para aquellos infelices, y así fue dispuesto por D. Juan de Austria. De esta forma se demuestra que la escasez de galeotes fue constante a lo largo de todo el reinado.

Por ello, el llamado Rey Prudente se vio obligado a establecer una serie de modificaciones en la pena de galeras. En primer lugar aumentó la duración de las condenas a galeras e introdujo en el catálogo de delitos sancionables con ellas varias infracciones punidas anteriormente con penas corporales muy graves. En el caso de Aragón, por ejemplo, en lugar de cortar las orejas a los ladrones se les envió a galeras e incluso la pena de muerte se pudo conmutar por trabajos forzados de remo, siempre y cuando que la parte perjudicada por el delito accediera a la conmutación, y tanto la parte interesada como la justicia consintieran en ello⁹.

Como ya hemos expresado, en un principio no se estableció en ninguna parte una lista de delitos sancionables con pena de galeras. Simplemente se autorizó la conmutación de penas corporales, destierros y otras similares por servicios de galeras. En cualquier caso, una revisión de la legislación penal de los Austrias revela que con el paso del tiempo un buen número de delincuentes se fueron haciendo acreedores de trabajos forzados al remo: ladrones, blasfemos, bigamos, testigos falsos, desertores, huidos de prisión, vagabundos, resistidores de la acción de la justicia, etc.¹⁰.

8. FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M. *Felipe II y su tiempo*. Madrid, 1998, pp. 230 y 321.

9. Fueros de Aragón del año 1564, for. 17, Monzón, 1564.

10. HERAS SANTOS, J. L. de las: «Los galeotes de los Austrias: la penalidad al servicio de la Armada», en *Historia Social*, núm. 6, invierno 1990, pp. 128-129.

Es indudable que a lo largo de todo el siglo XVI, las galeras constituyeron el núcleo esencial de las armadas de guerra del Mediterráneo. Eran naves con poca autonomía y por tanto incapaces de llevar a cabo acciones prolongadas, tales como un bloqueo. Pero desde luego eran la pieza clave de la guerra naval practicada en el Seiscientos, la cual se basaba fundamentalmente en la formación de flotas de intervención capaces de llevar a cabo golpes de mano o razias¹¹. Eran barcos de propulsión mixta que podían navegar tanto a vela como a remo. Pero la vela era, tan sólo, un medio de propulsión auxiliar.

Así pues, desde que el reclutamiento de voluntarios contratados mediante un sueldo resultó insuficiente, la provisión de remeros constituyó un motivo de preocupación de primer orden para la Corona. El forzado fue el remero de obtención más barata y de mantenimiento más económico, y por tanto el más apetecido por la Corona. Al decir de Fernández Álvarez el galeote fue uno de los principales personajes del Mediterráneo en el Quinientos¹², en unos momentos en los que se produjo la prueba decisiva de fuerzas entre el Imperio Otomano, dominante en Oriente, y la Monarquía Católica que era la potencia hegemónica en la Europa occidental.

Las necesidades de remeros por galera armada aumentaron sin cesar. En 1539 una galera ordinaria precisaba 144 remeros. En 1568 eran necesarios 164 remeros. En 1587 la cifra se elevaba a 170 ó 175. En 1639, debía disponer de 260 hombres de remo. En 1709 la chusma de una galera ordinaria estaba constituida por 290 hombres¹³.

Es cierto que aparte de los penados, había otros remeros en las galeras reales. El incremento de la actividad bélica contra turcos y berberiscos permitió aumentar el número de cautivos puestos al remo en calidad de esclavos. Por otra parte también había buenaboyas, en teoría remeros voluntarios. Sin embargo, el número de auténticos remeros voluntarios disminuyó progresivamente. Generalmente quienes encontramos en calidad de tal son, de ordinario, o forzados que cumplida la condena son retenidos a bordo con sueldo de buenaboya, o gente enrolada coactivamente en playas y puertos, o antiguos voluntarios obligados a continuar tras finalizar el período de enganche y a los cuales se les prometía pagar un sueldo, que finalmente se abonaba tarde y mal.

En todo caso conviene indicar que durante los siglos XVI y XVII la mayoría de los remeros fueron galeotes. Ellos constituyeron el 73% de la fuerza

11. ZYSBERG, A.; BURLET, R.: *Gloria y miseria de las galeras*. Madrid, 1990, p. 36.

12. FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M.: *Felipe II y su tiempo*. Madrid, 1998, p. 230.

13. OLESA MUÑIDO, F. F.: *La galera en la navegación y el combate*. Madrid, 1971, t. 1, pp. 155-157.

disponible, mientras que los esclavos eran el 20% y los buenaboyas el 7%¹⁴. La proporción de forzados debió bajar ligeramente en el siglo XVIII, si hacemos caso a los datos proporcionados por Guillamón Álvarez y Pérez Hervás, quienes han estudiado las tripulaciones de las siete galeras existentes en 1730. En el trabajo conjunto publicado por los autores citados se estima que los esclavos: «moros, turcos, negros y cristianos del rey» constituían algo más de la tercera parte del total de los remeros¹⁵.

Estos datos manifiestan la crisis de la pena de galeras en el siglo XVIII, pero en realidad el declive de los barcos a remo comenzó antes, a mediados del siglo XVII. A partir de la última centuria citada fueron ganando auge las sentencias a los presidios del norte de África, hasta el punto que en el siglo XVIII la pena de presidios fue muy habitual. De hecho se envió a ellos una persona de cada cinco procesadas por las audiencias y chancillerías¹⁶. Por lo demás, en el siglo XVIII, la mayor parte de las condenas a trabajos forzados se cumplieron en los arsenales de la Marina, los cuales acogieron a delincuentes muy similares a los penados con galeras¹⁷.

Tras la Paz de Aquisgrán de 1748, que puso fin a la Guerra de Sucesión Austríaca, Fernando VI suprimió las galeras por Real Orden de 28 de noviembre de ese mismo año¹⁸. A partir de esos momentos los forzados serían enviados a las minas de Almadén, a Indias, presidios de África, obras públicas y arsenales, donde podían ser destinados a las bombas de achique, pontones, tala de árboles en los bosques reales, buceo, almacenes, fábrica de salitre y pólvora, etc. De este modo, la construcción del arsenal de Cartagena pudo aprovechar esta mano de obra barata hasta su terminación en 1782.

Algunos años más tarde, Carlos III, en 1784, restableció la flota de galeras para combatir las operaciones de corso llevadas a cabo por los argelinos¹⁹,

14. HERAS SANTOS, J. L. de las: *La justicia penal de los Austrias en la Corona de Castilla*. Salamanca, 1991, pp. 311-312.

15. GUILLAMÓN ÁLVAREZ, F. J.; PÉREZ HERVÁS, J.: «Los forzados de galeras en Cartagena durante el primer tercio del siglo XVIII», en *Revista de Historia Naval*, V, 19, 1987, p. 66.

16. Estas cifras pertenecen a la década de los años 80. Son datos enviados al Consejo de Castilla por las Salas del Crimen de las Audiencias y Chancillerías. PALOP RAMOS, J. M.: «Delitos y penas en la España del siglo XVIII», en *Estudis*, núm. 22, 1996, p. 98, cuadro XVI.

17. Sobre el declive de la pena de galeras a partir de la segunda mitad del siglo XVII, véase SÁNCHEZ GÓMEZ, R. I.: *Delincuencia y seguridad en el Madrid de Carlos II*. Madrid, 1994, p. 181. En relación con los delitos penados en el siglo XVIII con trabajos forzados en los arsenales de Marina, consúltese PÉREZ ESTÉVEZ, R. M.ª: «Delincuencia en la España del siglo XVIII: los presidiarios de Marina», en *Cuadernos de Investigación Histórica*, III, 1979, pp. 262-265.

18. GUILLAMÓN ÁLVAREZ, F. J.; PÉREZ HERVÁS, J.: «Los forzados de galeras en Cartagena durante el primer tercio del siglo XVIII», en *Revista de Historia Naval*, V, 19, 1987, p. 67.

19. Real Orden de Carlos III de 31 de diciembre de 1784 y Cédula del Consejo de 16 de febrero de 1785 (Novísima Recopilación XII, 40, 10).

siendo finalmente su hijo y sucesor, Carlos IV, quien las suprimiera definitivamente en 1803.

A través del análisis de la legislación penal hemos podido comprobar que algunos delitos podían ser sancionados con penas de galeras, pero los soberanos absolutos que introdujeron tales castigos no se sintieron obligados a explicar hasta qué punto los trabajos al remo podían ser adecuados para corregir ciertos crímenes. Como tampoco justificaron nunca el grado de proporcionalidad existente entre los trabajos del galeote en el mar y la gravedad de una determinada actuación delictiva.

En el Antiguo Régimen, al decir de Tomás y Valiente, la pena perseguía tres fines: castigo, intimidación y utilidad. La idea del correccionalismo de las penas fue defendida por los ilustrados en sus escritos, pero no tuvo una plasmación práctica cabal hasta la llegada de los códigos liberales del siglo XIX²⁰.

Por causa de la penuria de mano de obra, la Corona se dotó de recursos legales muy expeditivos para dotarse de brazos y se presionó a los jueces para que atendieran las carencias de la armada. Pero finalmente la ecuanimidad en la administración de justicia se resintió gravemente por una concepción tan utilitarista de la penalidad.

En resumen, la conceptualización de cuál había de ser el castigo y de cómo se debía graduar en las sentencias era una asignatura pendiente. La suerte de un reo determinado podía depender en un momento concreto de circunstancias tan ajenas a los hechos juzgados como el número de naves que fuera preciso armar en aquel tiempo.

Por otra parte, puesto que las galeras no eran pena infamante, se podía imponer tanto al noble como al plebeyo, pero la sociedad basada en el privilegio exigía el establecimiento de penas distintas para personas responsables de hechos idénticos. Por eso fue raro ver hidalgos en los barcos de las galeras. Tanto la legislación como los jueces tenían muy en cuenta el estamento de la persona juzgada. Por ejemplo, a los hidalgos que se divertían con juegos prohibidos le imponían multa y destierro, mientras los plebeyos acusados de lo mismo recibían doscientos azotes y remaban durante cinco años en las galeras de la Corona²¹.

La tónica general de la época era imponer el mayor número posible de penas pecuniarias, entre otras razones porque los propios funcionarios al servicio de la administración de justicia tenían que cobrar sus honorarios con cargo a las

20. TOMÁS Y VALIENTE, F.: *El derecho penal de la Monarquía Absoluta (siglos XVI-XVII-XVIII)*. Madrid, 1969, pp. 353-396.

21. Felipe II en Madrid, 2 de febrero de 1568 (Nueva Recopilación VIII, 7, 13; Novísima Recopilación XII, 23, 11).

condenaciones efectuadas por los jueces. En la mayoría de los casos el juez imponía una sanción económica, la cual servía tanto para resarcir a la víctima por el daño recibido como para sostener el aparato judicial. Dicha sanción pecuniaria podía ir sola, pero a menudo iba acompañada de otra: destierro, galeras, etc.

Fuera de las penas pecuniarias, se estima que aproximadamente el 50% de los encausados recibían una pena severa: destierro, trabajos forzados, etc.²². Es cierto que no todos los procesados acababan recibiendo una represión rigurosa, pero el sólo hecho de ser encausado provocaba una gran inquietud en los interesados, pues ello conllevaba el afrontamiento de gastos importantes, el riesgo de sufrir una incómoda prisión preventiva y eventualmente, si el delito que motivaba el proceso revestía cierta gravedad, el sospechoso pasaba por la sala de torturas a fin de que se verificara en el potro la consistencia de sus coartadas²³.

Por otra parte, un proceso sin garantías, como era el del Antiguo Régimen, daba grandes facilidades a la parte acusadora. Hasta el punto de que más del 90% de los encausados acababa recibiendo algún tipo de condena. En este orden de cosas debemos decir que muchos de los reos que acababan sentados en los bancos de las galeras, eran, desde el punto de vista de la época, autores de delitos gravemente atentatorios contra el orden establecido. Pero imponer pena de cuatro años de galeras a quien cubriese su rostro con una máscara los días de carnaval es una exageración repudiada palmariamente por la sensibilidad contemporánea actual²⁴.

En los siglos XVI y XVII los delincuentes penados en las galeras son mayoritariamente culpables de actos contra la propiedad. El 40% de ellos habían cometido robos o hurtos. Otro grupo destacable de galeotes habían perpetrado acciones contra la vida e integridad de las personas. Es decir, eran responsables de homicidios, heridas, etc. y suponían el 25% de los forzados al remo en aquellas fechas²⁵. Sin embargo en la primera mitad del siglo XVIII es más destacable todavía la presencia de los forzados condenados por hurtar o robar, los cuales llegaban, según los cálculos de Ángel Alloza a un 65%²⁶. Según este mismo autor

22. ALLOZA, A.: *La vara quebrada de la justicia*, Madrid, 2000, pp. 251-257.

23. Para información sobre todo lo concerniente al procedimiento judicial en el Antiguo Régimen, consúltese la obra de M.^a Paz ALONSO que se ha convertido en un trabajo clásico del tema: *El proceso penal en Castilla (siglos XIII-XVIII)*. Salamanca, 1982. Particularmente las pp. 179-267.

24. Felipe V, en el Pardo, 27 de febrero de 1745: «Ninguna persona de cualquier calidad, estado y sexo no ande ni use en la Corte, ni en las casas particulares de ella, en tiempo de carnaval del disfraz de máscara; pena, al que fuese noble, de cuatro años de presidio, y al plebeyo de otros tantos de galeras» (Novísima Recopilación XII, 13, 3).

25. HERAS SANTOS, J. L. de las: *La justicia penal de los Austrias en la Corona de Castilla*. Salamanca, 1991, pp. 306-307.

26. ALLOZA, A.: *La vara quebrada de la justicia*, Madrid, 2000, pp. 257-261.

seguía habiendo una importante presencia²⁷ de homicidas, cuya cifra estaba próxima al 10%. Se advierte un considerable aumento de la persecución de vagos que pasó de un 4% en tiempos de los Austrias a un 14% con los Borbones. Pero, por lo menos en la Corte, se constata con el paso del tiempo una menor preocupación en las justicias por perseguir los atentados contra el honor y la honra de las personas.

Respecto a la edad de los galeotes, disponemos de una primera regulación normativa de tiempos del emperador Carlos V, el cual estableció que debían tener entre 20 y 50 años. Más tarde, Felipe II rebajó la edad mínima a 17 años y posteriormente en el siglo XVIII, concretamente en 1735, Felipe V, bajó el tope mínimo a 15 años²⁷. Sin embargo estos límites no fueron respetados del todo y nosotros mismos hemos encontrado en el Archivo de Simancas documentación relativa a muchachos de 14 años y a hombres de 60, 70, 80 y hasta 90 años²⁸. El profesor Guillamón, por su parte, ha dejado constancia de la existencia a bordo de las naves de un chaval de 12 años²⁹.

Pero claro, dada la naturaleza de los trabajos exigidos a los galeotes, se puede comprender que los casos comentados eran bastante excepcionales, pues la mayoría de ellos se hallaban en un segmento de edades comprendido entre los 17 y los 40 años, sin que la variable edad sufriera grandes cambios a lo largo de toda la Edad Moderna. La edad media de los galeotes osciló entre los 27 y 28 años, y únicamente sobrepasó esta cifra cuando las galeras estaban en franca decadencia y el siglo XVIII estaba bien entrado³⁰.

A propósito de la duración de las condenas ha de señalarse que en Castilla la duración mínima de la condena a galeras se estableció en 1530 en dos años, y la permanencia máxima podía alcanzar en un principio toda la vida. Sin embargo, a raíz de una disposición del Concilio de Trento se fijó la duración máxima en 10 años, aun cuando la sentencia aludiera a la perpetuidad. Después Felipe III, en el año 1611, suspendió la limitación impuesta en Trento y ordenó el cumplimiento íntegro de las condenas. No obstante, antes de 1611 encontramos en las naves forzados que llevaban bogando 15 ó 20 años. En el Archivo de Simancas pueden

27. OLESA MUÑIDO, F. F.: *La galera en la navegación y el combate*. Madrid, 1971, tomo I, pp. 159-161.

28. AGS, Varios, Galeras, leg. 121, f. 155-164; AGS, Guerra Antigua, leg. 214 f. 122.

29. GUILLAMÓN ÁLVAREZ, F. J.; PÉREZ HERVÁS, J.: «Los forzados de galeras en Cartagena durante el primer tercio del siglo XVIII», en *Revista de Historia Naval*, V, 19, 1987, p.65.

30. GUILLAMÓN ÁLVAREZ y PÉREZ HERVÁS constatan una subida considerable de la edad media de los galeotes en los años veinte del siglo XVIII, fechas en las que la edad media llegó a superar los 34 años («Los forzados de Galeras en Cartagena durante el primer tercio del siglo XVIII» en *Revista de Historia Naval*, V, 19, 1987, pp. 68-69).

consultarse numerosas peticiones de libertad, formuladas en su día a la Corona por los interesados, las cuales atestiguan fehacientemente estos excesos³¹. Las condenas más frecuentes eran las de seis, ocho o diez años de galeras, en especial la de seis años y eran más bien raras las que bajaban de cuatro años³².

Debemos llamar la atención sobre el hecho de que los jueces no sentenciaban siempre el mismo delito con una condena análoga, de igual modo que imponían la misma pena a delitos muy dispares. De este modo hemos podido constatar que crímenes tan desiguales como la falsificación de moneda, la entrada ilegal en un reino o el asesinato fueron merecedores de la pena común de diez años de galeras.

Hasta ahora hemos explicado diversas cuestiones relativas a los delitos sancionables con pena de galeras, así como sobre la duración de las condenas, pero todavía no hemos hecho ninguna referencia a cómo era la vida diaria de un galeote. Existen innumerables testimonios sobre las penalidades de la vida en galeras, pero aquí nos limitaremos a consignar sólo una pequeña muestra.

Fray Antonio de Guevara, el cronista y consejero de Carlos V, nos refiere con mucha ironía las incomodidades de la galera, ya no sólo para los remeros, sino incluso para cualquier viajero, aunque su dignidad fuese muy grande:

Es privilegio de galera, que todos los que allí entraren han de comer el pan ordinario de bizcocho. Con condición que sea tapizado de telarañas, y que sea negro, gusaniento, duro, ratonado, poco y mal remojado.

[...]

31. Entre otras muchas, pueden consultarse a título de ejemplo: AGS, Guerra Antigua, leg. 210, f. 139; leg. 211, f. 13.

32. La duración de las penas de galeras apuntada por Guillamón Álvarez y Pérez Hervás tras estudiar los libros generales de galeras de 1700-1703 y 1722-1725, conservados en el Archivo de la Armada de la Zona Marítima del Mediterráneo, es la siguiente:

10 años:	27'75%
9 años:	0'25%
8 años:	20%
7 años:	2'50%
6 años:	30%
5 años:	4'75%
4 años:	10'75%
3 años:	2'25%
2 años:	1'75%

«Los forzados de galeras en Cartagena durante el primer tercio del siglo XVIII», en *Revista de Historia Naval*, v, 19, 1987, p. 74, cuadro 2.

Es privilegio de galera, que nadie al tiempo de comer pida agua que sea clara, delgada, fría, sana y sabrosa. Sino que se contente, y aunque no quiera, con beberla turbia, gruesa, cenagosa, caliente, desabrida. Verdad es, que a los muy regalados les da licencia el capitán para que al tiempo de beberla con una mano tapen las narices, y con la otra lleven el vaso a la boca.

Termina el cronista de Carlos V haciendo una valoración definitiva sobre las mortificaciones de los embarcados:

Es, pues, la conclusión, que por muchos, por altos, por generosos y por extremados que sean todos sus privilegios y exenciones, todavía nos afirmamos y conformamos con las palabras de nuestro tema: es a saber, que la vida de galera, déla Dios a quien la quiera³³.

Otra declaración interesante sobre el particular es la realizada por François Cocardon, un caballero francés que fue apresado por los piratas argelinos y tuvo el infortunio de convertirse en remero cautivo. Vivió su experiencia marítima en las galeras corsarias argelinas, pero su crítica la extendió también a las galeras cristianas: «Yo no conozco hombre que pueda merecer un castigo tan horrible como el de la vida de remero, cuando uno es esclavo, por espantosos que fueran sus crímenes»³⁴.

El mismo François Cocardon comenta de forma muy gráfica las insalubridades de las galeras: «Teníamos que hacer nuestras necesidades sin salir del banco, mear y ensuciarnos de excrementos y soportar la pestilencia con el calor del día. Aquello era mucho peor que un penal, donde había recipientes para hacer las necesidades y se tapaban para evitar el mal olor»³⁵.

La base fundamental de la dieta ordinaria de los galeotes era el bizcocho, también llamado galleta. Era el bizcocho un pan de harina de trigo integral, elaborado sin levadura y cocido dos veces para evitar la fermentación durante la travesía. Tenía gran dureza y por ello había que tomarlo remojado en agua.

33. GUEVARA, A.: *Libro que trata de los inventores del arte de marear y de los trabajos de la galera*. Bilbao, 1895, pp. 42-46.

34. BENNASSAR, B.: *El galeote de Argel. Vida y hechos de Mustafá de Six-Fours*. Barcelona, 1996, pp. 49-50. Esta obra narra la «relación de viajes, cautiverios, evasiones y tribulaciones del caballero François Cocardon, alias Mustafá de Six-Fours». Fue escrito en 1628 y narra acontecimientos de su vida hasta 1607. Bartolomé Bennassar, el editor del manuscrito, no ha querido pronunciarse definitivamente sobre la autenticidad del manuscrito, pero desde luego su autor demuestra tener un perfecto conocimiento de los hechos que narra y por tanto la biografía tiene el carácter de obra histórica para nosotros.

35. BENNASSAR, B.: *El galeote de Argel. Vida y hechos de Mustafá de Six-Fours*. Barcelona, 1996, p. 50.

Una vez al día el bizcocho se acompañaba con una calderada de habas condimentadas con aceite, y la cena era un poco de mazamorra, esto es una especie de sopa preparada con el bizcocho más estropeado.

Por otra parte, la chusma, que es como se llamaba al conjunto de los remeros, estaba permanentemente mojada tan pronto como el barco salía de puerto. La galera es un barco de casco bajo y la mayor parte de él carecía de cubierta. La gente de remo se protegía por la noche con unos tendales de lona, pero éstos no podían extenderse durante la navegación y en consecuencia las olas salpicaban el interior del barco y las espaldas de esta gente se llenaban de salitre, causándole el consiguiente escozor en la piel.

Además la boga requería un esfuerzo físico considerable. Los brazos no eran los únicos miembros que se ejercitaban. El manejo del remo requería un ajeteo continuo de todo el cuerpo. Había que levantarse y sentarse continuamente, avanzar adelante y hacia atrás; y así continuamente, sin parar.

Una vez más el relato del galeote de Argel es más ilustrativo que nuestras propias palabras:

Creí morir más de diez veces. Cuando dábamos caza a una nave, con al aullido del contramaestre ordenando acelerar, el esfuerzo se hacía tan intenso que nuestros músculos se tendían hasta romperse, después estaban duros y doloridos, el aire enrarecido nos quemaba el pecho, creíamos perecer ahogados. Y si por desgracia nuestra presa se escapaba recibíamos de inmediato los golpes del vergajo, pero ya estábamos tan destrozados que apenas si sentíamos dolor³⁶.

Igualmente el galeote corría gran riesgo de enfermar, de lesionarse o de morir en el combate. La táctica del abordaje, consistente en acometer por la proa de la nave propia el costado de la embarcación enemiga, causaba más muertos entre la gente de boga que entre los mismos soldados. Además, en caso de naufragio, los remeros se iban a pique, junto con el casco del barco, porque estaban encadenados y clavados a los bancos.

Todas estas circunstancias hacían que la tasa de mortalidad de los galeotes fuera muy elevada. El índice de mortalidad ascendía al 13% a finales del siglo XVI³⁷. Este hecho obligaba a renovar cada siete años la totalidad de la fuerza disponible en aquellas fechas. La cuestión no mejoró con el paso del tiempo, pues se

36. BENASSAR, B.: *El galeote de Argel. Vida y hechos de Mustafá de Six-Fours*. Barcelona, 1996, pp. 52-53.

37. Relación de todos los forzados y esclavos que se han muerto en las galeras de España en todo el año 1587. AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, Segunda Época, leg. 1218, sin f.

ha podido averiguar que en pleno siglo XVIII el 18% de los condenados moría antes de disfrutar la libertad³⁸.

En general los interesados soportaban estas calamidades con resignación, pero si se producía algún gesto de rebeldía, los capitanes de los barcos lo castigaban con extrema dureza, pudiendo ejecutar la pena capital en la persona del culpado, la cual se ejecutaba en la modalidad de horca, utilizando para ello una antena de la nave.

En la medida que la Corona sacaba una utilidad de la explotación de los galeotes, ponía mucho énfasis en que no se les concediese la libertad. Por eso prohibió expresamente a los tribunales de justicia que revisasen sus condenas durante las visitas efectuadas a las cárceles, cosa que sí podían hacer en el caso de otros condenados. También ordenó a la Cámara de Castilla no indultar a ningún galeote y aunque es verdad que esta disposición — como todas las dadas en el Antiguo Régimen — padeció numerosas excepciones, también es cierto que casi todos estos beneficiarios hubieron de pagar cantidades de dinero suficientes para pagar un sustituto³⁹.

En la misma línea de evitar que los condenados a galeras pudieran eludir el cumplimiento de la pena con algún subterfugio que inventasen, la Corona encomendó la resolución de las inutilidades a los capitanes generales, y no a las justicias⁴⁰. Las personas declaradas no aptas para el manejo del remo por las autoridades militares, eran entregadas a la justicia del pueblo más cercano a fin de que les conmutasen la condena por otro castigo a su arbitrio⁴¹. La conmutación de la pena de galeras solía efectuarse por la de varios años de destierro, pero eventualmente algunos forzados conseguían la libertad tras abonar el precio de un esclavo sustituto⁴².

Los galeotes discapacitados no podían prestar servicio enteramente y sin embargo comían su ración a costa del Rey, por tanto tenían menos dificultades para conseguir una revisión de su caso y obtener la libertad. Así se comprende

38. GUILLAMÓN ÁLVAREZ, F. J.; PÉREZ HERVÁS, J.: «Los forzados de galeras en Cartagena durante el primer tercio del siglo XVIII», en *Revista de Historia Naval*, v, 19, 1987, p. 72.

39. El 10% de los indultados por la Cámara de Castilla en tiempos de los Austrias estaban condenados a galeras, pero generalmente hubieron de ajustar el precio del perdón y tuvieron que pagar una cantidad de dinero por ello. Véase HERAS SANTOS, J. L. de las: «Indultos concedidos por la Cámara de Castilla en tiempos de los Austrias», en *Studia Historica*, vol. 1, 3, 1983, pp. 115-141.

40. Nueva Recopilación VIII, 24, 11.

41. FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M.: *Corpus documental de Carlos V*. Salamanca, 1973 a 1981, tomo III, p. 276.

42. AGS, Varios, Galeras, leg. 114, f. 498 y 199.

que algunos desesperados tomaran la drástica decisión de lesionarse voluntariamente para poner fin a sus penalidades.

No obstante, si las autoridades descubrían una autolesión, la castigaban sin piedad. Por ejemplo, un tal maestre Pedro que en el año 1585 estaba sentenciado a galeras por su participación en la muerte de otra persona, se cortó una mano con intención de que no pudiera ejecutarse la condena; sin embargo el remedio adoptado no sirvió sino para perjudicarlo todavía más, pues la Sala de Alcaldes de Casa y Corte le mandó ahorcar por tal motivo⁴³.

Finalmente concluiremos expresando que la indivisión de poderes característica del Antiguo Régimen dotó a las sentencias judiciales de un doble carácter. Éstas no sólo fueron un acto de justicia, sino también de gobierno. Y en función de ello se introdujeron en el acto judicial una serie de consideraciones ajenas al caso procesalmente tratado y resuelto.

De este modo la política naval determinó el número de penas de galeras impuestas por los jueces y la Corona no dudó en presionar a las justicias para que éstas atendieran las necesidades militares del soberano, aunque fuera con menoscabo de la estricta administración de justicia.

Es indudable la naturaleza utilitaria de la pena de galeras, la cual constituyó un elemento esencial para dotar a la Armada de una mano de obra barata con la que realizar trabajos penosos. A este carácter primordial pueden sumarse otras características importantes, pero de alguna forma secundarias, como son su vertiente aflictiva y segregatoria.

En definitiva, la pena de galeras servía para explotar al penado, segregándole de su lugar habitual de residencia y de la sociedad en general, y ocasionándole notables sufrimientos físicos y no pocas humillaciones psíquicas.

Para ir a galeras no siempre se elegía a los más gravemente culpados. En numerosas ocasiones iban a ellas quienes parecían más robustos, los que se consideraban más resistentes desde el punto de vista físico.

Hemos recorrido los tres siglos que aproximadamente componen la Edad Moderna y no hemos encontrado grandes cambios en la condición de los galeotes. Es verdad que a partir del siglo XVII las galeras perdieron utilidad militar y entraron en crisis, llegando incluso a ser suprimidas durante más de 30 años en la centuria siguiente, pero también es necesario recordar que el trato a los forzados no mejoró con el transcurso del tiempo. En este mismo orden de cosas hemos de tener en cuenta que la desaparición de las galeras en 1748 no supuso un

43. AHN, libro 2.783, f. 55.

ablandamiento de la penalidad, pues los trabajos en las minas de Almadén y en los arsenales de la marina eran igual de aflictivos, si no más⁴⁴.

En el campo de la penalidad, los ilustrados hicieron tímidos intentos de humanizar las penas. Ahí están los casos de Jovellanos, Meléndez Valdés y Martínez Marina para atestiguarlo. Pero una cosa son las ideas y otra las realidades. En la práctica, la actitud reformista de los ilustrados tuvo escasa repercusión sobre el sistema penal erigido por la Monarquía Absoluta y así se comprende que un monarca con reputación de ilustrado, como Carlos III, restableciese la pena de galeras en 1784.

En los reinos hispánicos la pluralidad de derechos existente en la Edad Moderna propició unos orígenes y una cronología específica de desarrollo de la pena de galeras en cada territorio. Los condenados de la Corona de Aragón solían cumplir sus penas en las galeras de Nápoles o en las de Sicilia, mientras los sentenciados en la Corona de Castilla se embarcaban generalmente en las llamadas galeras de España. En cualquier caso encontramos muchas similitudes en el tipo de delitos castigados y sobre todo en la forma de cumplir el castigo. Ello fue debido no sólo al hecho de que todos estos reinos compartieron el mismo soberano, sino también a circunstancias consustanciales con la forma de hacer la guerra en aquel tiempo.

Por eso, países con sistemas políticos tan diferentes entre sí como Francia, Venecia o el Imperio Otomano recurrieron a similares procedimientos y los resultados para los penados fueron en todos los casos muy semejantes⁴⁵. No se tenía debida cuenta del daño social emanado directamente de la acción delictiva, no existía proporcionalidad entre el delito y la pena, se olvidaba un tema tan importante para nosotros como el de la corrección del delincuente y se infringía un trato poco humano a los penados. Había entonces más arbitrio judicial que garantías formales, más censura que compasión, demasiado teologismo y poca tolerancia.

44. Sobre los trabajos en las minas de Almadén, revítese TOMÁS Y VALIENTE, F.: «Delincuentes y pecadores», en *Sexo barroco y otras transgresiones premodernas*. Madrid, 1990, pp. 16-17. En relación con los trabajos forzados en los arsenales del siglo XVIII es cierto que éstos eran más variados que los requeridos en las galeras, pero la aplicación a las bombas de achique no se puede considerar más llevadera que la boga en los barcos. Ello se puede ver en PÉREZ ESTÉVEZ, R. M.^a: «Delincuencia en la España del siglo XVIII: los presidiarios de Marina», en *Cuadernos de Investigación Histórica*, III, 1979, pp. 262-263 y 265-273.

45. BOURDET-PLÉVILLE, M.: *Galeotes, forzados y penados*. Barcelona, 1963, pp. 11-14. También ZYSBERG, A.; BURLET, R.: *Gloria y miseria de las galeras*. Madrid, 1990, pp. 43-45; 83-91 y 122-126.

Parfraseando a Francisco Tomás y Valiente terminaremos diciendo que hasta aquí hemos llegado, conducidos por la razón crítica que debe iluminar el trabajo de todo historiador, lo cual hemos intentado compatibilizar con una cierta sensibilidad humanitaria hacia aquellos penados que hubieron de cargar involuntariamente con el peso de las glorias militares de la Monarquía⁴⁶.

46. TOMÁS Y VALIENTE, F.: «Delincuentes y pecadores», en TOMÁS Y VALIENTE, F.; CLAVERO, B.; HESPANHA, A. M.; BERMEJO, J. L.; GACTÓ, E.; ÁLVAREZ ALONSO, C.: *Sexo barroco y otras transgresiones premodernas*. Madrid, 1990, pp. 30-31.