

El libro definitivo para comprender las tácticas y estrategias usadas  
en el combate naval mediterráneo durante dos mil años

# GALERAS *de* GUERRA

HISTORIA *de los* GRANDES  
COMBATES NAVALES

(480 a.C. - 1571 d.C.)

*por*

VICTOR AGUILAR-CHANG



VICTOR AGUILAR-CHANG

# *Galeras de guerra*

*Historia de los grandes combates  
navales (480 a.C.-1571 d.C.)*

© VICTOR AGUILAR-CHANG , 2020

© EDITORIAL ALMUZARA, S.L., 2020

Reservados todos los derechos. «No está permitida la reproducción total o parcial de este libro, ni su tratamiento informático, ni la transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea mecánico, electrónico, por fotocopia, por registro u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del *copyright* ».

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

EDITORIAL ALMUZARA • HISTORIA

Director editorial: ANTONIO E. CUESTA LÓPEZ

Editora: ÁNGELES LÓPEZ

Diseño y maquetación: JOAQUÍN TREVIÑO

EBOOK: R. JOAQUÍN JIMÉNEZ R.

[www.editorialalmuzara.com](http://www.editorialalmuzara.com)

[pedidos@almuzaralibros.com](mailto:pedidos@almuzaralibros.com) - [info@almuzaralibros.com](mailto:info@almuzaralibros.com)

ISBN: 978-84-18346-98-9

El famoso trirreme griego.

## Introducción

¡Qué extensa es la cantidad de triunfos y fracasos experimentados por el ser humano en sus viajes por océanos y mares del mundo! Con todas esas historias podrían escribirse cientos o incluso miles de libros, pero de todos los posibles relatos en esta serie de siete libros me enfocaré en la evolución del combate naval y en cómo los líderes de imperios, reinos y naciones han usado a sus marinas de guerra para intentar proclamarse dueños y señores de las aguas saladas de este planeta.

Y todo tiene un inicio y el inicio de la experiencia naval del ser humano tiene sus raíces en la prehistoria, en aquel distante momento del pasado colectivo de la humanidad cuando los primeros grupos de cazadores/recolectores comenzaron a vagar por la faz del planeta.

En su camino esos hombres y mujeres hallaron un sinfín de peligros y obstáculos a superar, y uno de los obstáculos sería cruzar algún cuerpo de agua de gran tamaño. De haber sido ese obstáculo un río caudaloso los miembros de esos grupos habrían tenido tres opciones: nadar, construir un puente o construir embarcaciones. Con las circunstancias adecuadas nadar sería la forma más sencilla de llegar a la orilla opuesta, pero incluso un individuo físicamente apto solo podría realizar ese esfuerzo por un tiempo limitado y serían escasas las pertenencias que podría transportar. Construir un puente era otra opción, una vez terminado grandes cantidades de personas y mercancías podrían alcanzar la orilla opuesta, pero la cantidad de tiempo, material y conocimiento sofisticado necesarios serían proporcionales al tamaño del río y la complejidad del puente. Entonces, la solución intermedia sería construir embarcaciones. Así, invirtiendo menos recursos y tiempo, nuestros antepasados podrían cruzar cuerpos de agua de una forma más eficiente.

Ese habría sido el génesis de las canoas, catamaranes, bal-

sas, piraguas, etc., todas ellas pequeñas y diseñadas para viajar por cortos trechos y, como es de esperar, esas embarcaciones requerirían de algún sistema de propulsión y de dirección. Los primeros navegantes habrían usado pies y manos para impulsar sus naves, pero con el tiempo aprendieron a usar varas, remos y, mucho más tarde, velas y también le agregarían a sus naves timones. Además, una última característica que distinguía a estas primeras embarcaciones es que su capacidad de carga sería escasa, solo podrían transportar un puñado de personas y mercancías.

Aun así con las primeras embarcaciones se había dado el primer gran paso para poder efectuar el cruce de cuerpos de agua de una manera más efectiva que nadar y más barata que construir puentes, y desde ese momento los diseños de las embarcaciones crecieron junto con la imaginación del ser humano.

Y también se había obtenido un vehículo de transporte para satisfacer el deseo de explorar y establecer lazos comerciales con otros pueblos, pero al mismo tiempo siempre existieron, y siempre existirán, líderes cuyas ambiciones van más allá del establecimiento de relaciones pacíficas con sus vecinos, y pronto arribaron a las aguas de este planeta quienes se dedicaron a la deplorable actividad de quitarle a otros sus bienes por la fuerza, incluyendo a naciones enteras dedicadas a lanzarse a la guerra contra sus vecinos. Pero a su vez quienes eran víctimas de las agresiones tuvieron que prepararse para pelear y una opción sería construir sus propias flotas de guerra para repeler a los agresores.

Con el paso de miles de años el conocimiento se fue acumulando y las naves fueron creciendo en tamaño y en complejidad. Para el 3000 a.C. ya se veían en Egipto embarcaciones de poco más de 30 metros de largo que transportaban hasta 50 individuos y muchos de estos individuos estarían equipados con remos para impulsar su nave, y para complementar la fuerza muscular de los remeros comenzaron a usarse velas como un medio de propulsión auxiliar. Esos fueron los primeros ejemplares de las naves que hoy conocemos como las *galeras*.

Con el tiempo las galeras de los faraones fueron creciendo en tamaño y en número, y su enorme incremento en su cantidad nos lleva hacia la evolución de los conflictos armados, porque pronto los líderes supremos de Egipto fueron capaces de transportar en nutridas flotas enormes contingentes de guerreros hacia costas relativamente lejanas, incrementando así, de una manera sustancial, la capacidad de maniobra de sus ejércitos de campo.

Ahora, en el contexto de la aparición de las flotas que transportaban ejércitos, es necesario hacer una distinción en el tipo de operaciones en las cuales podían estar involucrados quienes eran, y son, transportados en las embarcaciones. En primer lugar consideremos las *operaciones anfibias*, en ellas un ejército es llevado hasta una playa hostil donde la tropa es desembarcada y allí procede a luchar contra el enemigo en tierra firme; mientras que en las *batallas navales* las embarcaciones chocan en mar abierto contra una flota enemiga, y en el caso de las primeras flotas de guerra de la humanidad los infantes que eran transportados en las naves se lanzaban a efectuar operaciones de abordaje para capturar o destruir a las embarcaciones enemigas que intentaran bloquearles el paso.

Precisamente las batallas navales son el punto a estudiar en esta serie de libros, y para efectuar el estudio del combate naval es necesario comprender la evolución de las naves de guerra, ya que los cambios en los barcos tienen un efecto directo en su capacidad de combate, tanto a nivel táctico como a nivel estratégico.

En la evolución de los barcos las galeras egipcias del 3000 a.C. eran construidas con madera y propulsadas por la fuerza muscular de remeros y alternativamente por la fuerza del viento que era capturado en sus velas, y en las galeras egipcias el elemento de combate eran sus tripulaciones, desde sus marineros hasta los guerreros embarcados, todos ellos se lanzaban a efectuar las operaciones de abordaje. Esa era la tecnología de punta hace tres mil años y cinco mil años más tarde, en nuestro siglo XXI, los barcos de guerra son construidos con aleaciones metálicas, son impulsa-

dos por grandes y complejos motores y están equipados con una plétora de armas de corto y largo alcance.

La tecnología siempre se halla en un estado de constante cambio, cambio que tiene un impacto fundamental en los tres componentes de todo barco de guerra: el casco, el sistema de propulsión y el equipo de combate. Primero está el casco, dentro del cual se transporta a los soldados y los marineros, las armas, las provisiones y todo el equipo requerido en un barco de guerra; luego está el medio de propulsión: remos, velas o motores; por último están las armas con las que se intentará someter a la tripulación enemiga o con las que se intentará hundir al barco enemigo, y de la misma manera que con los medios de propulsión, las armas han evolucionado desde simples cuchillos y espadas con los que estarían equipados los hombres de la tripulación, hasta piezas de artillería y misiles teledirigidos.

Y para una mejor comprensión de la evolución de los barcos de guerra, a los siete libros de la serie los he dividido desde el punto de vista de la evolución de sus medios de propulsión.

En este primer título explicaré la evolución de los conflictos armados navales en el importante mar Mediterráneo, cuna de la civilización occidental, y se estudiará la evolución de los conflictos navales en un enorme período de tiempo comprendido desde el año 480 a.C. hasta el 1571 d.C., cuando el remo era el medio de propulsión principal y las velas solo eran un medio de propulsión auxiliar, usadas únicamente cuando las condiciones climáticas eran apropiadas. Y para ilustrar las realidades del combate naval en esos dos mil años de historia veremos lo sucedido en la batalla de Salamina (480 a.C.), en la batalla de Ecnomus (256 a.C.) y en la batalla de Lepanto (1571 d.C.).

En el segundo título de la serie se verá el siguiente gran paso evolutivo del sistema de propulsión y se estudiarán las naves de guerra que ya eran impulsadas exclusivamente por la fuerza del viento, y el período de tiempo a estudiar en ese libro irá desde el año 1588 d.C. hasta el año 1805 d.C., y relataré lo sucedido con la Armada española en las



acciones a lo largo del canal de la Mancha (1588) y luego lo sucedido en la batalla de Trafalgar (1805).

Luego tenemos a los cinco títulos restantes, los cuales se enfocan en los barcos de guerra propulsados por motores: en el tercero y el cuarto de los libros se cubrirá el período comprendido entre los años 1904 a 1916 y en ellos se explicará lo sucedido en las batallas de Tsushima (1904) y Jutlandia (1916); mientras que en los últimos tres libros se explicará lo sucedido desde 1942 hasta 1982, en la batalla de Midway (1942), la batalla del mar de las Filipinas (1944) y la guerra de las Malvinas (1982).

En esos cinco últimos títulos los barcos de guerra impulsados por motores eran los elementos principales de todas las flotas, pero además veremos la aparición de los barcos capaces de transportar aviones y también se verá la aparición de los barcos capaces de viajar bajo la superficie del agua, y cómo todos estos nuevos vehículos le agregaron nuevas dimensiones de complejidad al combate naval; pero además, ya desde principios del siglo xx, el equipo electrónico usado con fines militares influiría enormemente en el desarrollo de las batallas, con equipo que, entre otros, incluye a las radios para la comunicación inalámbrica, los radares y mucho más tarde los misiles teledirigidos.

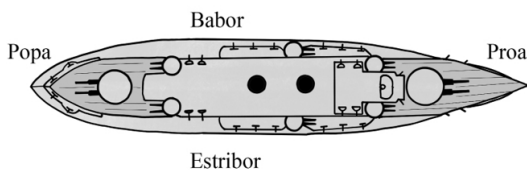
En los barcos de guerra definitivamente la evolución del medio de propulsión es de enorme relevancia, ya que afecta enormemente a las tácticas de combate individuales y colectivas de una flota, de la misma forma que lo hace el desarrollo del armamento.

Y sobre el armamento de los barcos de guerra también considero relevante otorgar algunos párrafos en esta introducción para darle un rapidísimo vistazo a los cambios que fueron experimentándose durante los siglos de la historia del combate naval. El armamento fue evolucionado desde las pequeñas dagas y espadas de cada tripulante de una galera de la Antigüedad, hasta los misiles teledirigidos de una moderna nave de guerra; porque en el análisis final el barco y las aeronaves de las flotas son plataformas de armas y mientras más y mejores armas tengan, mayores sus

probabilidades de triunfar.

Como un rápido ejemplo del armamento consideremos lo siguiente: en el siglo *xvi* la galera de guerra promedio que surcaba las aguas del Mediterráneo tenía un total de cinco piezas de artillería de gran y mediano tamaño, y por un tiempo fue suficiente, porque el elemento principal de combate en las galeras era su tripulación la cual se lanzaba a efectuar operaciones de abordaje. Con el paso del tiempo las galeras fueron superadas por los navíos de línea, barcos de guerra que ya para el siglo *xix* estaban equipados con un centenar de piezas de artillería de grueso y mediano calibre, y con el fuego de sus armas los barcos de línea reducirían a las galeras a un montón de astillas antes que sus tripulaciones tuvieran tiempo de efectuar una operación de abordaje.

El tiempo continuó con su inexorable marcha y a su vez los navíos de línea simplemente serían pulverizados por los acorazados del siglo *xx*, porque estos barcos estarían equipados con una cantidad sustancial de artillería de grueso calibre que literalmente le dispararía un diluvio de proyectiles de alto explosivo. Y por un tiempo solo la artillería fue suficiente, hasta que finalmente los acorazados del siglo *xx* simplemente serían aniquilados por oleadas de aviones que fueran lanzadas en su contra desde los portaaviones, las pequeñas aeronaves usarían una prodigiosa cantidad de bombas y torpedos y tras propinarles un sinfín de impactos a los enormes acorazados estos simplemente se hundirían.



Acorazado de la clase Borodino de la marina de guerra imperial rusa 1905.

A grandes rasgos ese sería el equipo de propulsión y el armamento de los barcos, y a esos dos elementos se ha de unir todo el equipo de protección, tanto activa como pasi-

va.

Bueno, finalmente antes de abandonar la introducción quiero mencionar cuatro términos que usaremos una y otra vez para orientarnos en una embarcación: la parte frontal de un barco es su *proa* , su costado derecho es *estribor* , su costado izquierdo es *babor* y su parte posterior es la *popa* . A medida que los barcos crecieron en tamaño y complejidad nuevos nombres para las nuevas secciones se fueron acuñando para que su tripulación pudiera orientarse y esos términos los iremos aprendiendo a medida que vayamos observando la evolución de los barcos de guerra.



## El inicio de la historia

Para estudiar la historia del combate naval en Occidente hemos de dirigir nuestra atención al mar Mediterráneo y la evidencia sugiere que entre todos los pueblos de esa región los faraones fueron los primeros en reunir enormes agrupaciones de barcos para transportar a sus ejércitos hasta costas lejanas, en otras palabras, sus flotas eran enormes convoyes que realizaban operaciones anfibias y la primera de esas operaciones aconteció en el año 2450 a.C., cuando un ejército egipcio fue desembarcado en la costa de Palestina, luego ese ejército partió para combatir tierra adentro.

Y las naves de esa época tenían las siguientes características. Como medio de propulsión principal esos barcos usaban remos, mientras que las velas eran un medio de propulsión auxiliar, esas eran las galeras, y primero dediquemos algunas líneas para hablar sobre su medio de propulsión auxiliar, las velas.

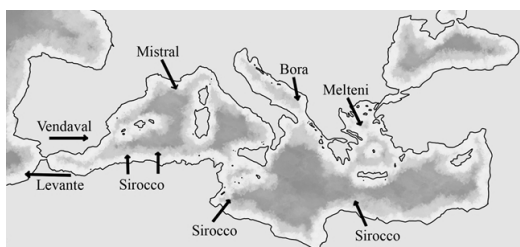
Confeccionadas con algún material textil, las velas eran atadas sólidamente a un madero que a su vez estaba atado al mástil, y el mástil estaba sólidamente afianzado al casco del barco, de esa forma el viento era capturado. En aguas calmas y con una fuerte brisa que soplara en la dirección deseada la galera sería impulsada hacia adelante con facilidad, pero existían varias limitaciones en su uso: cuando no soplaban el viento con suficiente fuerza no se avanzaba y si el viento soplaban en la dirección opuesta no se podía aprovechar, es más, si el viento soplaban con gran violencia las velas tenían que arriarse para que no se rasgaran.

Porque todas esas limitaciones existían, siempre estaban los hombres que tomarían los remos y quienes usarían su fuerza para impulsar al barco. Los remos podían usarse en casi cualquier clima y esa era una enorme ventaja. Pero su uso también tenía límites: incluso un individuo con las con-

diciones físicas adecuadas solo podía realizar el esfuerzo de remar durante un día de trabajo por una cantidad limitada de tiempo. Por lo tanto en una galera ambos sistemas de propulsión se complementaban. Y con el tiempo suficientes galeras fueron construidas para que mercaderes y monarcas pudieran establecer lazos comerciales con otros pueblos y también para que pudieran establecer su presencia militar en las aguas cercanas a sus territorios.

Y como el mar Mediterráneo va a ser de gran importancia en el relato de este primer libro, hemos de considerar su característica más importante desde el punto de vista de las galeras: su clima; y al igual que en cualquier otro gran cuerpo de agua el clima representa su mayor fuente de oportunidades y el mayor obstáculo para la navegación.

Con el tiempo los marineros fueron conociendo las diferentes corrientes de viento que soplaban en ese cuerpo de agua y les fueron dando nombres para distinguirlas. Aquí tenemos algunas de ellas: en el estrecho de Gibraltar al viento que sopla entre las masas continentales se le conoce como el *viento del Levante* ; desde el sur de Francia sopla el *Mistral* ; de norte a sur en el mar Adriático sopla el *Bora* y en el mar Egeo sopla el *Meltemi* ; mientras que desde la costa del norte de África sopla hacia el Mediterráneo el *Sirocco* .



Las corrientes de viento en el Mediterráneo.  
Una guía muy importante para los marineros.

Y también se determinó que de octubre a marzo eran los meses más peligrosos para navegar, quien viajara en esa temporada se arriesgaba a quedar atrapado en una súbita tormenta, y cuando se considera a las galeras de miles de años atrás, con sus costados abiertos muy cercanos a la lí-

nea de flotación, una tormenta podía hundirlas con relativa facilidad, así, solo en los seis meses de abril a septiembre las galeras podían aventurarse mar adentro sin temor a ser atrapadas por un violento temporal.

Conocer el clima y las direcciones en que soplaban el viento eran de enorme importancia, pero aun conociendo esas generalidades algunas veces el viento no se hallaría soplando con la fuerza o en la dirección deseada, ese sería el momento en el que los remeros serían llamados a trabajar.

Pero como ya lo señalé previamente, durante un día de trabajo los remeros solo podrían realizar su tarea por un período relativamente corto, y por lo tanto, por el reducido complemento de remeros de las primeras galeras su autonomía era escasa, y eso no es todo, además también existía otro factor que reducía su alcance y este factor eran sus provisiones. Pese a que las galeras continuaban creciendo en tamaño su capacidad de transporte continuaba siendo limitada, y los alimentos de la época, con la excepción de la harina, solo podían preservarse por cortos períodos de tiempo.

Por esas razones al atardecer de cada día de viaje siempre era necesario que la tripulación hallara una playa o algún atracadero para detener el viaje, y con el barco ya encallado en la costa o amarrado a un muelle, las tripulaciones podían desembarcar para descansar y reunir provisiones frescas.

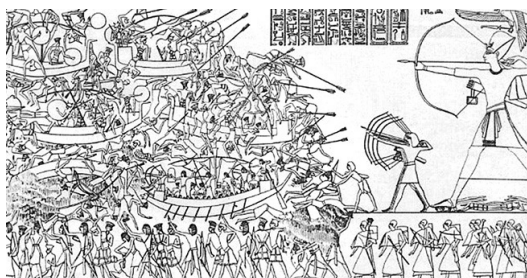
Pero pese a las limitaciones de las primeras galeras los monarcas fueron reuniendo flotas cada vez más grandes y para el 2000 a.C. el rey Minos de Creta reunió una gran armada para defender su isla contra constantes ataques de piratas, y luego de asegurar la defensa local efectuó con su flota operaciones de expansión conquistando numerosas islas a lo largo del mar Egeo. Pero aun cuando sabemos que la flota del rey Minos fue usada en numerosas campañas no se ha logrado confirmar que hubiera acontecido alguna batalla naval contra sus enemigos.

El tiempo continuó con su marcha y a lo largo del Mediterráneo más monarcas fueron reuniendo el material y los

hombres para sus flotas, y con esa proliferación de barcos un choque en mar abierto tenía que acontecer. Y finalmente sucedió.

La primera batalla naval de la historia fue registrada en el siglo XII a.C., en el año 1180 a.C. frente a la costa de Egipto en la desembocadura del Nilo. Allí la flota del faraón Ramsés III (r. 1186-1155 a.C.) se lanzó sobre una nutrida flota invasora de un gran grupo de invasores conocidos como los *pueblos del mar*.

Grabados en el templo de Medinet Habu nos dan una clara idea de lo que sucedió. La flota de invasores se hallaba atracada ante la desembocadura del Nilo, y allí fue sorprendida por un ataque envolvente. Arqueros egipcios se formaron a lo largo de la costa y desde allí lanzaron sus proyectiles sobre las naves enemigas, mientras que la flota del faraón arribó desde el mar abierto; usando los remos de sus naves, y con las velas de sus galeras arriadas, los barcos egipcios se lanzaron al ataque; en cada galera los remeros y los marineros se hallaron en sus puestos operando sus naves, pero además de estos en cada galera se hallaban nutridos contingentes de guerreros quienes eran el complemento de combate de cada nave de guerra.



«Batalla naval en el delta del Nilo entre los pueblos del mar y las fuerzas armadas de Ramsés III». Relieve de pared redibujado en el templo de Medinet-Habu/Thebes. Subido originalmente por: Seebeer.

Esos hombres estaban equipados con mazas, hachas, jabalinas, arcos y flechas, y también tenían petos, escudos y cascos. En los murales se puede observar a guerreros egipcios en canastillas en lo alto de mástiles o apiñados en las proas de sus naves lanzando proyectiles para diezmar a las