

totipo de la supuesta nave ideal, como las realizadas por el ragusano Vicente Martolosi quien aconsejó modificar la proporción entre quilla y manga haciéndola mayor a la utilizada hasta entonces, lo que tuvo como resultado embarcaciones potencialmente más rápidas, de mayor eslora y menor manga. Sin embargo, la opinión no era unánime, pues muchos defendían la conveniencia de contar con galeones de gran tonelaje por considerarlos la mejor defensa y fortaleza contra los ataques del enemigo en las aguas turbulentas del Atlántico, sin olvidar que, en caso de emergencia, convenía fueran apropiados para transportar las preciadas cargas que viajaban hacia Sevilla. El fondo de la cuestión de la versatilidad de una armada quedó claramente expresado por Roque de Centeno cuando resaltó las virtudes de cada tipo de nave: la pequeña propia para perseguir al enemigo, la de tamaño medio para los combates y la de mayor porte para conseguir la victoria. El galeón reunía los principales requisitos y dominó las aguas atlánticas durante muchas décadas, siendo utilizado no solamente por la marina española, sino también por portugueses e ingleses.

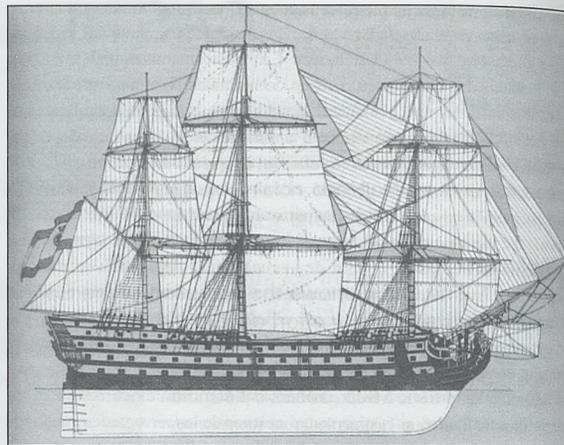
Sin embargo las diferentes opiniones y tendencias en torno a la construcción y diseño naval que se fueron sucediendo a lo largo del siglo XVII -en la monarquía hispana y fuera de nuestras fronteras- dieron paso al nacimiento al comienzo del siglo siguiente de un nuevo tipo de embarcación de guerra: el navío de línea, dotado de un casco más alargado, con mayor superficie vélica que permitió aumentar la velocidad y el ángulo de navegación con respecto al viento, en las ceñidas. Su nombre procede de la formación que adoptaban en momentos de combate.

En cuanto al armamento, todavía en el siglo XVII no existía diferencia entre la artillería utilizada en tierra de la de las armadas; los galeones estaban provistos de entre 40 y 60 cañones, meros tubos de hierro o bronce, fabricados calculando una cierta holgura teniendo en cuenta la irregularidad de las balas o pelotas que se utilizaban, lo que causaba una escasa precisión de tiro. La tendencia generalizada de las principales marinas europeas

fue aumentar el número de cañones por barco. Así el navío fue poco a poco incrementando sus defensas gracias al desarrollo paralelo de una construcción naval centrada en proporcionar una estructura de madera lo suficientemente robusta para aguantar su peso y, lo que es más importante, el peso variable de cada andanada de cañones cuando se producían los disparos simultáneos.

De nuevo, los constructores sufrieron la presión de los ministros del Rey y los altos mandos de la armada para que aumentaran la dotación de cañones en los navíos, no siempre de acuerdo con los marinos, quienes preferían los de menor tamaño por su mejor maniobrabilidad. Éstos eran partidarios de los navíos de 74 cañones, o navío de tercera clase, considerado como el "heredero directo del galeón militar"<sup>4</sup>. No obstante la majestuosidad de un barco de mayores dimensiones y la representatividad y prestigio que otorgaba al mando de la flota y al monarca en última instancia, propició aquella carrera hacia la construcción de navíos cuya categoría se fijaba en el número de cañones que transportaban, hasta llegar a superar los 120 cañones, los de "primera clase", entre los que se encuentra el famoso *Santísima Trinidad*, de 136 cañones (que tras diversas modificaciones, llegó a tener 140), el más grande de su tiempo.

Aquellos inmensos barcos, verdaderas fortalezas flotantes, destacaban por sus numerosas troneras por las que se avisaban sendos cañones. Los cascos de los navíos, en lo que se refiere a la obra viva, es decir, la sumergida, eran recubiertos de planchas de cobre para evitar la podredumbre de la madera (en el caso hispano, maderas nobles americanas, como la caoba de Cuba u Honduras y otras tropicales) y fijación de incrustaciones de moluscos y algas, que reducían considerablemente la velocidad. En lo que respecta a la obra muerta, la armada española solía ser pintada de amarillo y



*El Gautier San Felipe*

negro. La cubierta superior tenía distintos niveles: en el combés, o parte central de menor nivel, se abría el llamado pozo, por el que se accedía a las cubiertas inferiores de la nave. A popa se hallaban los puentes (entre uno y tres), no sólo el lugar más selecto del navío en el que se alojaban los mandos y pasajeros de alto rango, sino el centro de mando, donde estaba ubicado el timón. Desde su parte superior, a la intemperie, el oficial al mando dirigía la batalla. La popa y las habitaciones para alojamiento de oficiales y pasajeros distinguidos ubicadas en su castillo, contaban con una rica decoración tallada en madera e, incluso, con terminación de pan de oro. Entrado el siglo XVIII parte de aquel lujo fue suprimido, aunque no totalmente.

Por el contrario, el castillo de proa era de sencilla factura pues estaba dedicado a guardar cables de fondeo y cabos de cualquier otro tipo. El mascarón de proa era la única concesión decorativa, que en el caso de los barcos españoles representaba un león heráldico de la corona de Castilla.

Bajo la cubierta más elevada, el convés, se encontraba la batería superior (segunda batería) provista de una larga fila de cañones apuntando hacia el exterior a través de una tapa practicable, denominada porta. Cada cañón descansaba sobre una estructura de madera, cureta, provista de 4 ruedas para permitir el movimiento del cañón hacia atrás y realizar su carga. Tras el primer disparo, el propio retroceso de la pieza la dejaba en la posición correcta para ser recargada. Para el funciona-

3.- Valladolid, 21 de julio de 11601; *Ibid.*, p. 168

4.- SAN JUAN Victor. *Trafalgar, tres armadas en combate*, Madrid; Sillex, 2005, p. 28-29. En la Marina francesa este tipo de barcos se comenzó a construir en 1730, de 50 metros de eslora, 1.700 toneladas de desplazamiento. Los ingleses lo desarrollaron basándose en el diseño del navío francés «Invencible». El almirante Anson, autor de la captura, ha quedado para la historia inglesa como el inventor de este tipo de navío, cuando debería serlo por su mejora