

# LAS REALES ATARAZANAS DE BARCELONA EN LA EDAD MODERNA

La gran fábrica de galeras de la Monarquía Hispánica  
(siglos XVI-XVIII)

A. Jorge Aguilera López · Alfredo Chamorro Esteban



© De la edición: Museu Marítim de Barcelona

© Del texto: A. Jorge Aguilera López y Alfredo Chamorro Esteban

Coordinación de la edición: Inmaculada González Sánchez (MMB)

Diseño, maquetación, corrección y edición digital: Addenda

© De las ilustraciones: la entidad que figura en el pie de cada una

Agradecemos la cesión de las ilustraciones a las instituciones y personas:

Museu Marítim de Barcelona.

España. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas.

España. Ministerio de Defensa. Archivo Museo Naval.

Biblioteca de la Universidad de Estambul via Wikimedia Commons.

Barry Lawrence Ruderman, Antique Maps Inc. via Wikimedia Commons.

Library of Congress, the Geography and Map Division.

Museo Nacional del Prado.

Rijksmuseum, Amsterdam.

Musées de la ville de Strasbourg, M. Bertola.

Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Diego Yriarte.

J. Biel.

Iñiqui Moreno (ATICS), Esteve Nadal (Àctium), Albert Cubeles.

Josep R. Casals.

José Luis García Morán.

Felipe Rodríguez Nañez.

Marcel Pujol i Hamelink.

DOI: <https://doi.org/10.51829/978-84-121242-3-1>

ISBN: 978-84-121242-3-1

DL: B 2839-2022

# Índice

<b>Prólogo</b> .....	5
<b>Las galeras, la Monarquía hispánica y el Mediterráneo de la Edad Moderna</b> .....	13
Guerra santa y corsarismo en el Mediterráneo del Renacimiento: las escuadras de galeras de Carlos V (1516-1556) .....	25
La política naval mediterránea de Felipe II: recuperación, auge y abandono (1556-1598) .....	34
Enseñorear los mares: expectativa y realidad naval en el reinado de Felipe III (1599-1621) .....	48
La hegemonía naval durante el reinado de Felipe IV (1621-1665): recuperación y declive .....	59
Declive y resistencia de la monarquía de Carlos II (1665-1700) .....	67
El ocaso de las galeras: el reinado de Felipe V .....	77
<b>Las Atarazanas Reales de Barcelona (siglos XIII-XVIII)</b> .....	88
Una atarazana para el rey: la expansión mediterránea (siglos XIII-XV) .....	89
La fábrica de galeras de Carlos V y Felipe II: auge y guerra santa en el Mediterráneo (siglo XVI) .....	94
Las atarazanas de Felipe III, Felipe IV y Carlos II: decadencia, conflicto y reforma (siglo XVII) .....	122
El arsenal de los Borbones: el ocaso de la fábrica de galeras (siglo XVIII) .....	146
<b>Las gentes de las atarazanas</b> .....	160
La supervisión de las Atarazanas Reales de Barcelona: el superintendente .....	162
El maestro mayor de galeras y los maestros de hacer galeras .....	188
La maestranza de las atarazanas: carpinteros de ribera, calafates y remolares .....	206
Portaleros, mayordomos, escribanos y guardías .....	229
El conservador de montes y plantíos .....	234
<b>Madera para las galeras</b> .....	238
El paisaje forestal catalán .....	238
Árboles para la construcción de galeras .....	240
La abundancia de Cataluña .....	242

Las sierras del Montseny y el Montnegre, y las comarcas del Vallés y la Selva . . . . .	242
Los montes de Tortosa . . . . .	247
Otras zonas de extracción . . . . .	251
<b>Los trabajos de explotación . . . . .</b>	<b>256</b>
Talas de árboles, cortas y desemboscado de la madera . . . . .	256
<b>Agotamiento y conservación de los bosques . . . . .</b>	<b>262</b>
La explotación forestal en el reinado de Felipe V . . . . .	275
<b>Aspectos económicos de la construcción de galeras en las Atarazanas de Barcelona . . . . .</b>	<b>282</b>
Las «tres gracias» (cruzada, subsidio y excusado) y la construcción de galeras . . . . .	282
La precariedad financiera de la fábrica de galeras durante el reinado de Felipe IV . . . . .	288
Crédito y galeras durante el reinado de Carlos II . . . . .	294
La financiación del astillero durante el reinado de Felipe V . . . . .	304
La construcción de galeras por administración directa o por asiento . . . . .	313
<b>La galera: diseños, evolución, tipologías y construcción . . . . .</b>	<b>325</b>
Entre tradición e innovación . . . . .	327
Tipologías y evolución de las galeras: la Real de don Juan de Austria . . . . .	334
La construcción de una galera en las Atarazanas Reales . . . . .	346
Las galeras de Barcelona . . . . .	361
<b>Abreviaturas . . . . .</b>	<b>373</b>
<b>Bibliografía . . . . .</b>	<b>375</b>
<b>Autores . . . . .</b>	<b>400</b>

# Prólogo

El estudio de las Drassanes Reials es una línea de investigación clásica y obligada para el Museu Marítim de Barcelona, una institución ubicada en un arsenal medieval y moderno casi intacto. La investigación en torno al conjunto arquitectónico, a la institución, y a las diversas actividades que se han realizado a lo largo de los siglos constituye una necesidad.

Las Drassanes Reials, en castellano Reales Atarazanas, deben entenderse en su dimensión institucional, económica, espacial y social. Durante décadas, la historia oficial de les Drassanes Reials se construyó sobre una crónica tradicional basada en la lectura de documentos (no del propio edificio), y sin apenas planteamiento de preguntas o problemas, con escasas excepciones. Dicho esto, debemos agradecer y reconocer el esfuerzo realizado por diferentes investigadores y documentalistas, que construyeron en gran parte los fundamentos sobre los que podemos edificar nuestro conocimiento actual. En cierto modo, el primer propagador de les Drassanes Reials de Barcelona fue Antoni de Capmany y de Montpalau, quien publicó, entre 1779 i 1792, la obra *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. En esta narración las Drassanes eran un factor secundario, pero ya se les concedía un valor fundamental en la reivindicación de la Cataluña medieval.

Pero, en realidad, el edificio era un gran desconocido, solo abierto a quienes hacían el servicio militar o trabajaban en la Maestranza. Precisamente la propuesta de derribar el antiguo arsenal para remodelar la ciudad vieja fue la que provocó, en 1926, su «descubrimiento» por parte de la ciudad de Barcelona, la aparición pública de un edificio de gran valor artístico e histórico. La alarma la dió un militar, Joaquín Gay, con un artículo en la prensa. A la llamada acudió Carreras Candi, quien buceó en los archivos y publicó lo que fue la historia oficial del edificio durante décadas: el libro *Les Draçanes barcelonines, sos inventari i restauració* (1928). También promovió una exposición organizada por el Centre Excursionista de Barcelona. Con estas acciones se conjuró el peligro de destrucción del edificio y por primera vez se presentó en público las Drassanes como un elemento fundamental de la historia marítima de Cataluña. El siguiente paso no se produjo hasta 1943, cuando Francesc Condeminas publicó una síntesis histórica motivada por la reciente apertura al público del Museu Marítim de Barcelona. Esta obra no aporta grandes novedades y consolidó una aproximación clásica y superficial. Así, durante décadas las Drassanes Reials fueron poco más que el contenedor de lujo del museo, una obra de arte «gótica» que se unía a una lista formal de monumentos barceloneses.

En los años ochenta se inició un proceso que duró unos 15 años, entre 1988 y 2003, que consistió en una serie de acciones dispersas que exploraban fuentes y el propio edificio. Todas eran interesantes por separado, pero en conjunto no aportaban grandes cambios, ni tenían vocación de continuidad, ni formaban parte de ningún proyecto coherente. Este movimiento se inició en 1988 bajo la coordinación del Dr. Antoni Riera Melis, con el título *Las Reales Atarazanas de Barcelona. Estudio de su construcción y funcionamiento*, un proyecto del Ministerio de Educación y Ciencia, en el que participaron diferentes investigadores: por parte del museo participaron Àngels Casanovas y Olga López, y como investigadores externos Albert Roig Deulofeu y Maria Permanyer Bastardas. Un proyecto derivado del anterior fue la utilización de técnicas de prospección no destructivas, realizada por un equipo formado por Alberto Casas Ponsatí, Antonio Valenciano Horta, Albert Permanyer Bastardas y Lluís Rivero Marginedas. También se realizaron vaciados en el Arxiu de Protocols de Barcelona, con documentación sobre construcción del edificio y de algunas embarcaciones, correspondiente al periodo 1378-1425. El trabajo lo realizó Carme Pinillo Bun, y fue continuado por E. J. Rodríguez Martínez i F. X. Teruelo de Luís en 1995. Un encargo diferente fue la transcripción del *Regeltum officis confernatoris daraçanae DM Regis o Llibre dels Draçaners*, conservado en el Arxiu de la Corona d'Aragó. Fue realizado por Maria Mestre Prat de Padua en 1989.

En 1993 el Dr. Antoni Riera Melis presentó un nuevo proyecto con el mismo título que el anterior, *Las Reales Atarazanas de Barcelona. Estudio de su construcción y funcionamiento*, auspiciado por la Universitat de Barcelona. Uno de los resultados fue la transcripción de los inventarios de las Drassanes de Barcelona del siglo xv, realizada por Marià Hispano, quién también confeccionó un glosario. Otros trabajos que formaron parte de este proyecto fueron la transcripción de Les Deliberacions del General de Catalunya, realizada por Albert Guallar, y derivada de ésta el estudio de les deliberaciones del trienio 1621-1623, referentes a la escuadra del Principado, obra de Marià Hispano. También se encargó a Jordi Torner Planell unas catas y vaciados del Archivo General de Simancas correspondientes a los siglos xvi-xviii. Finalmente, se realizó un vaciado de materiales del Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, realizado por Pilar Frago.

En 2003 el Museu Marítim de Barcelona tomó la decisión de apostar por la investigación más allá de lo que se espera de un museo, y entonces ya se señaló la investigación en torno a las Drassanes como una línea principal. El Plan de investigación 2004-2006 propuso ya algunas actuaciones vinculadas con el conjunto arquitectónico, entre ellas la creación del Laboratorio Drassanes Reials de Barcelona, un seminario que reunió diferentes especialistas con la intención de ayudar al museo a avanzar en este asunto. Participaron Ferran Puig, Albert Cubeles, Esteve y Robert Terrades, Francisco Segovia, Albert Estrada y Frederic-Pau Verrié. Por parte del museo intervenían Roger Marcet, Elvira Mata, Olga López i Enric Garcia. Entre octubre de 2006 y marzo de 2007 se celebraron diferentes reuniones de trabajo, articuladas en torno a un tema, previa presentación y posterior discusión.

La creación en 2007 del *Observatori permanent d'història i cultura marítima de la Mediterrània*, con la Universitat de Barcelona, creó un instrumento concreto de ac-



ción para desarrollar algunos objetivos básicos. El primero era la consolidación de un plan de actuación coherente. El segundo era la necesidad de buscar un conocimiento integral del conjunto, que hiciese justicia a su realidad poliédrica. El tercero, plantear una relectura de la historia de Barcelona, Cataluña e incluso España mediante la revalorización del conjunto. Y el cuarto, proponer nuevos proyectos animados hacia sus cuatro principales dimensiones, es decir, institucional, económica, espacial y social.

Es de justicia recordar a las dos personas que impulsaron este escenario con más intensidad. Por un lado, Roger Marcet, director general del museo en aquella época, que adoptó este proyecto como un reto personal y lo hizo posible. Y por el otro Albert Cubeles, quien además de seguir de cerca todos los trabajos, redactó un documento, *Projecte marc per a l'establiment d'un programa de recerca sobre les Drassanes Reials i la seva relació amb la ciutat de Barcelona*, que inspiró una gran parte de los resultados y reflexiones posteriores.

Es necesario recordar algunos de los resultados concretos impulsados por el Laboratorio entre 2003 y 2010. Para empezar, a caballo entre los ejercicios 2003 y 2004, el Dr. Albert Estrada realizó un estudio sobre los orígenes y primeros tiempos del conjunto de les Drassanes Reials en época medieval, no sólo desde el punto de vista constructivo sino especialmente sobre el sentido y funcionamiento de la institución, el reclutamiento y organización de las Armadas, etc. El encargo al Dr. Estrada era también hacer un repaso de todo lo publicado anteriormente y que plantease una hipótesis nueva que sirviera de punto de partida para una nueva relectura de la institución/instalación. El resultado del trabajo fue publicado con el título *La Drassana Reial de Barcelona. Organització institucional i construcció naval a la Corona d'Aragó*. El trabajo de investigación realizado por el Dr. Estrada trazó las líneas generales para el conocimiento del tema, y sirvió de revulsivo, al poner sobre la mesa propuestas que generaron discusión.

Otro paso adelante fue la publicación de un dossier monográfico en el número 11 de la revista *Drassana*, que contenía los siguientes artículos: Albert Estrada: *Les Drassanes Reials de Barcelona a la baixa edat Mitjana*; Albert Cubeles i Ferran Puig: *La Drassana i la gestió de la façana marítima de Barcelona*; Víctor Mata i Xavier Sorní: *Equipament sanitari de l'armada de la ciutat de Barcelona contra el cors capitanejada per Jaume Bertran (1454)*; Daria Calpena: *Noves aportacions de l'arqueologia a la història de les Drassanes Reials de Barcelona*; y J. Antoni Iglesias: *De drassanes i drassaners: Eloi Navell (+1457), un drassaner lletraferit*.

Un segundo encargo al Dr. Albert Estrada tuvo como objetivo documentar definitivamente la historia del edificio conocido tradicionalmente como «Pere IV», en realidad la Botiga Nova del General, un almacén de la Generalitat en el conjunto de la Drassana Reial. El resultado final fue publicado en 2008, con el título *La Generalitat de Catalunya a la Drassana Reial de Barcelona en temps d'Alfons el Magnànim*.

Las etapas más recientes y sobre todo la relación entre las Atarazanas y las actividades militares relacionadas con el ejército de tierra habían sido descuidadas, cuando no ignoradas pretendidamente. Con la nueva visión del conjunto y de la institución como un todo integral que mantiene su continuidad a lo largo de siete siglos, era ne-

cesario empezar a dibujar los contornos básicos de las actividades que dieron sentido al conjunto entre 1745 y 1936. En esta línea, el coronel Sr. Francisco Segovia, experto en historia militar, realizó un estudio sobre las Reales Atarazanas desde el punto de vista de su uso no naval, es decir, como cuartel, fábrica de artillería, fortificación, etc. Aunque estos usos comienzan ya en época medieval, el estudio básicamente abarcaba los siglos XVIII y XIX. El resultado final fue publicado en 2008 con el título *Las Reials Drassanes de Barcelona entre 1700 y 1936: astillero, cuartel, parque y maestranza de artillería, Real Fundición de bronce y fuerte*.



**Vista aérea de Las Reales Atarazanas de Barcelona en la actualidad.  
(Foto: Diego Yriarte. Museu Marítim de Barcelona).**

Como herramientas complementarias, podemos citar cuatro intervenciones destacadas. La primera fue un inventario de fotografía antigua, realizado en 2006 por Noelia Caramillo, a partir de diferentes archivos (Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, Arxiu Nacional de Catalunya, Centre Excursionista de Catalunya, Institut d'Estudis Fotogràfics de Catalunya, Arxiu Mas, Arxiu General de la Diputació de Barcelona, Agrupació Fotogràfica de Catalunya, Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, Biblioteca de Catalunya y Arxiu Històric de la Cambra de Comerç de Barcelona). La segunda acción, realizada en 2008, la realizó un equipo del Departamento de Geoquímica, Petrología y Prospección Geológica, de la Facultad de Geología (UB) dirigido por el profesor Alberto Casas Ponsatí. Se hicieron unas pruebas de lectura de los cimientos del edificio utilizando los equipos más modernos del momento en estudio geotécnico, unas catas que invitaban a realizar un estudio exhaustivo de toda la planta del edificio en el futuro.



Una tercera actividad fue la realización de un modelo 3D de alta resolución y métrica precisa, como nube de puntos registrable, de las diferentes partes del conjunto de salas que formaban hasta 2010 la exposición permanente del Museu Marítim de Barcelona. El responsable fue el Laboratorio de Modelización Virtual de la Ciudad (LMVC), de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona (ETSAB). Al final y, por primera vez, disponíamos de una planimetría precisa del edificio. Y una cuarta dimensión, vinculada con la anterior, fue la implementación de las Tecnologías de la Información Geográfica (TIG) en la reconstrucción histórica del conjunto de las Reales Atarazanas de Barcelona, es decir, la geo-referenciación del edificio y de parte de la planimetría antigua que se ha conservado, en concreto de ocho planimetrías de conjunto y de detalle. Los trabajos fueron realizados por Víctor M. Cabral.

Finalmente, otro resultado derivado de las reflexiones generadas en el Laboratorio fue la organización de la *Jornada Las Atarazanas Reales de Barcelona y las Atarazanas Históricas del Mediterráneo*, celebradas el 25 de octubre de 2007. El objetivo era doble. Por un lado, presentar unas primeras conclusiones del Laboratorio, especialmente como forma de hacer pública las nuevas líneas de trabajo propuestas; por otra parte, poner en marcha el proyecto de creación de una red de astilleros históricos del Mediterráneo, que finalmente se constituyó en 2009 en Pisa como *Rete di Arsenale Historici*.

Entre 1936 y 2010 se habían realizado diversas obras y excavaciones en el edificio, siempre relacionadas con rehabilitación o mejoras, y siempre desconectadas entre sí. Dichos trabajos alteraban el edificio y no seguían ningún proyecto de investigación arqueológica, de forma que seguramente se perdió mucha información. Fueron muy significativos los realizados por el arquitecto municipal Adolf Florensa (1936-38, 1940 y 1951-57 principalmente). Una mejora enorme vino con la redacción del Plan de actuación y ordenación de les Drassanes Reials de Barcelona, entre 1985 y 1986. Este plan establecía una hoja de ruta coherente, sólida, que ha articulado la recuperación del conjunto hasta nuestros días. Dicho proyecto, actualizado en 1999, era obra de los arquitectos Robert y Esteve Terradas.

En los últimos veinte años el conjunto ha sido objeto de diferentes intervenciones arquitectónicas parciales, como la recuperación de la Sala Gran (1987-1989), las seis crujías últimas del edificio Pere IV, la creación de la nueva entrada por el Jardí del Rei o la restauración y adecuación de las naves de la Generalitat, así como tres sondeos o catas. Después de la redacción del Proyecto Ejecutivo del Plan de Actuación (2001), hay que añadir nuevas intervenciones como las excavaciones en las naves de la Generalitat (antigua Sala Capmany y Llotja de Sant Cristòfor), en el edificio de las Botigas de la Generalitat (antiguamente Pere IV) y en el Jardín. En paralelo, y fruto de un estudio minucioso, teórico y también práctico, se presentó en la UPC la tesis doctoral de Robert Terradas *Drassanes de Barcelona. La geometria, la traça i l'estructura com a garants de la identitat de l'edifici* (2008).

En 2002 se llevan a cabo intervenciones arqueológicas en el edificio de las Botigas de la Generalitat, en las Naves de la Generalitat y en parte del Jardín, dirigidas por Daria Calpena. Entre otras cosas, se documenta el proceso de unificación de las

naves, llevado a cabo entre finales del siglo XVI y XVII. En el espacio que ahora ocupa el nuevo vestíbulo del museo, se encontraron evidencias de estructuras asociadas a la construcción naval, datadas entre los siglos XV y XVI, que según la arqueóloga quedarían fuera del conjunto de los astilleros medievales. De época moderna se identifican las características constructivas de los cimientos de los pilares de las naves y los restos de un taller de fraguas datado entre 1739 y 1775.

Bajo la dirección de Alessandro Ravotto se realizaron dos campañas arqueológicas. La primera, en 2003, amplió la excavación en la zona del Jardín del Rey y permitió realizar una documentación extensa del muro de cierre y del taller metalúrgico antes mencionado. En 2008 se hicieron tres sondeos en el exterior de las Naves de la Generalitat para comprobar el sistema de cimentación de los contrafuertes que delimitan el conjunto hacia la Avinguda de las Drassanes. La intervención permitió documentar algunas evidencias relacionadas con la ocupación militar del área de los siglos XVIII-XX.

El 2 de octubre de 2008 se firmó un convenio entre la Diputación de Barcelona y el Ayuntamiento de Barcelona para realizar una restauración integral del conjunto arquitectónico. Las obras, iniciadas en 2010, supusieron un cambio radical en lo que respecta al tratamiento arqueológico del conjunto, asociado a su restauración integral. Las intervenciones realizadas en las Grans Naus han sido las que han dado más información y han permitido establecer la evolución histórico-arquitectónica del edificio de las Reales Atarazanas desde época medieval hasta nuestros días. Además, también se ha podido identificar la presencia de un área de entierro de época romana asociada a una vía de comunicación del mismo período. Las intervenciones reforzaron el replanteamiento de la historia del conjunto y, sobre todo, la confirmación de que la mayor parte del conjunto ahora existente fue construido en el siglo XVI, y que sólo una parte del edificio medieval había sido preservada.

La investigación arqueológica se dividió en dos fases, la primera dirigida por el arqueólogo Esteve Nadal de la empresa Àctium, Patrimoni Cultural S.L. y la segunda, dirigida por el arqueólogo Iñaki Moreno de la empresa Àtics S.L. La primera fase correspondería a las excavaciones realizadas en las naves de poniente, y un sondeo llevado a cabo en el exterior; en total, una superficie intervenida de aproximadamente 2.900 m<sup>2</sup>. La intervención permitió documentar un área de necrópolis romana, diversas fases constructivas de época medieval y estructuras del s. XVIII vinculadas a la Maestranza de Artillería. En la segunda fase se procede a la excavación en extensión de las naves de levante, actuando sobre una superficie de unos 2.500 m<sup>2</sup>. El resultado de las intervenciones es bastante similar al de la primera fase, pero destaca el hallazgo de un gran foso para la construcción de galerías en la nave 2, donde aparecieron estructuras largas excavadas en la arena, con numerosos agujeros de apuntalamiento.

Aprovechando el proyecto de obras y las intervenciones arqueológicas que se preveían, también se incorporaron algunas acciones de arqueo-arquitectura. La empresa Veclus S.L. realizó dos intervenciones, una en la torre de la antigua entrada, tradicionalmente considerada una de las torres originales del recinto del siglo XIII, y otra en un edificio vinculado al Baluarte del Rey, destruido a finales del siglo XIX. Los resultados de las intervenciones arqueológicas y de arqueo-arquitectura plantea-

ron un nuevo paradigma respecto a la historia del conjunto arquitectónico. El museo publicó también un libro que resumía la nueva historia oficial, totalmente actualizada<sup>1</sup>. Se publicaron, además, diferentes artículos de divulgación.<sup>2</sup> Y, naturalmente, se publicaron también diversos trabajos directamente vinculados con las memorias de las excavaciones.

Una de las propuestas más evidentes era la de profundizar en el estudio de las Reales Atarazanas en época Moderna. Se pretendía analizar el funcionamiento integral del Astillero Real de Barcelona durante los primeros siglos de la Edad Moderna (1500-1700). En este sentido se presentó a la dirección del museo una propuesta de proyecto concreto y muy ambicioso, que sería financiado por el museo y por la Fundació de Suport al Museu Marítim i Drassanes Reials de Barcelona

Se planteó como un encargo con objetivos específicos. En primer lugar, dibujar el marco institucional de les Drassanes Reials en el momento de la creación de la Monarquía Hispánica, analizar los cambios de poder en la administración del arsenal y también en su valor estratégico en el conjunto de la red de astilleros de la Corona. En segundo lugar, explicar y documentar la reconstrucción arquitectónica del edificio después de los problemas estructurales de la segunda mitad del siglo xv. Hay que saber en qué momento se deciden realizar las obras de reconstrucción, y cuáles son las ampliaciones y reformas previstas y las efectivamente realizadas, así como la justificación de la inversión. En tercer lugar, explicar con cierto detalle el funcionamiento de la factoría naval desde el punto de vista de los oficios, categorías laborales, condiciones de trabajo, logística, suministros, etc. Finalmente, hasta donde fuera posible, era necesario valorar el impacto económico y social en la ciudad y en el territorio.

El encargo se definió como un proyecto bienal (2016-2018) dividido en dos partes que se trabajarían simultáneamente, de forma que pudiese existir cierto intercambio de información y la máxima coordinación en la búsqueda de información en archivos. Cada una de las partes la realizaría un investigador distinto. La primera parte se centraría en el siglo xvi, los reinados de Carlos I (1516-1556) y Felipe II (1556-1598). La segunda parte se focalizaría en el siglo xvii, los reinados de Felipe III (1598-1621), Felipe IV (1621-1665) y Carlos II (1665-1700), así como el impacto del cambio de dinastía a principios del xviii.

En el marco de las reuniones del Observatorio Permanente de Historia y Cultura Marítima del Mediterráneo, se solicitó a los profesores del Departamento de Historia Moderna de la Universitat de Barcelona que nos propusieran algunos historiadores capacitados para llevar a cabo este proyecto. Los nombres propuestos fueron un ple-

<sup>1</sup> Enric GARCIA DOMINGO; Olga LÓPEZ MIGUEL; Sílvia DAHL TERMENS. *Les Drassanes Reials de Barcelona*. Museu Marítim de Barcelona, 2013.

<sup>2</sup> Enric GARCIA DOMINGO; Olga LÓPEZ MIGUEL. «Les Drassanes Reials de Barcelona, redescobertes», *L'Avenç*, 381, (juliol-agost, 2012): 42-53; Enric GARCIA DOMINGO. «Les Drassanes Reials de Barcelona. Esclaus, galiots i presoners de guerra al servei de l'arsenal», *Plecs d'Història Local*, núm. 170 (juliol-agost, 2018); Enric GARCIA DOMINGO; Inmaculada GONZÁLEZ SÁNCHEZ. «Les Drassanes Reials de Barcelona, un edifici medieval i modern. Desenvolupament i resultats d'un projecte de recerca arqueològic i històric». *Pedralbes: revista d'història moderna*, [en línea], 2018, Núm. 38: 115-137.

no acierto en todos los sentidos: para la primera parte, A. Jorge Aguilera López, y para la segunda parte, Alfredo Chamorro Esteban. Se trataba de investigadores solventes y conocedores de los fondos archivísticos a consultar. Por otro lado, ambos se conocían y estaban dispuestos a trabajar en equipo y a ser coautores, un tema que podría haber sido complejo pero que en realidad ha funcionado perfectamente. El resultado final es este libro que será, sin duda, una aportación fundamental al conocimiento de las Drassanes Reials. También esperamos que sea una pieza más en la relectura de la Cataluña y de la España moderna.

Por sus características de número de páginas, contenidos, abundancia de documentos transcritos, público potencial, etc., el libro tradicional planteaba algunos problemas y limitaciones. Se nos propuso la posibilidad de hacer una publicación digital. Es el primer libro digital que publica el Museu Marítim de Barcelona. Esto significa, por un lado, un reto enorme por la falta de experiencia y, por otro, un valor añadido, simbólico que refuerza la voluntad del museo de apostar al máximo por la investigación y su difusión.

Más allá de las preguntas de tipo técnico, la gran duda que se planteó este proyecto editorial desde el principio fue el de la lengua. Aunque el catalán es la lengua habitual y preferente en sus comunicaciones, el Museu Marítim de Barcelona utiliza indistintamente el catalán o el castellano, sin otro criterio que el de la lengua en que está escrito el original. En el caso de este proyecto de investigación, había argumentos a favor o en contra de cualquiera de las opciones. Lo cierto es que el libro se ha construido, sobre todo, con material original en castellano antiguo, a partir de centenares de transcripciones de documentos con un vocabulario concreto e incluso con un tono propio del momento. Así, forzar una traducción al catalán parecía inconveniente. Por tanto, se ha optado por un manuscrito en castellano. Afortunadamente, como publicación digital, tiene la puerta a una caja de herramientas lingüísticas que convertirá este libro en un texto accesible a miles de personas sin que el idioma sea un problema, teniendo en cuenta siempre la necesidad de ser muy prudentes con la traducción de terminología técnica antigua, como lo es la relacionada con la construcción naval, la navegación, la guerra marítima, etc. También se aconseja una extrema atención cuando se intenta traducir o buscar equivalentes para nombres de instituciones, cargos e incluso oficios.

Por último, pero no menos importante, debe recordarse que ni este proyecto de investigación ni este libro habrían sido posibles de no ser por el esfuerzo, la dedicación y la perseverancia de la editora del mismo, Inma González. Desde los primeros momentos de la gestación del proyecto hasta la edición final, pasando por el seguimiento (y acompañamiento) a los autores durante todo el proceso, ella ha llevado el timón del proyecto en un trabajo tan invisible como imprescindible.

**Dr. Enric Garcia Domingo**  
*Director del Museu Marítim de Barcelona*  
Barcelona, 23 de enero de 2022

# Las galeras, la Monarquía hispánica y el Mediterráneo de la Edad Moderna

DOI: <https://doi.org/10.51829/978-84-121242-3-1>

En el Mediterráneo de la Edad Moderna se encontraron diferentes imperios, estados y gobiernos que emplearon sus respectivas estrategias, armadas, técnicas, tácticas y gentes en una forma y medida desconocidas hasta entonces. Las guerras marítimas de finales del siglo xv, discontinuas, a pequeña escala, reducidas a determinados espacios geográficos y limitadas en su número de barcos, tripulaciones y artillería, dieron paso a un sistema bélico a gran escala, en el que la guerra se convirtió en episodio permanente. Un mar relativamente tranquilo, donde los intereses estratégicos que se defendían estaban muy localizados, se había transformado en pocos años en unas aguas surcadas por varios cientos de barcos que enarbolaban pabellones rivales y transportaban a miles de hombres que defendían con sus armas y sus vidas los intereses políticos, económicos y religiosos del rey o señor al que servían. Nunca antes el Mediterráneo había sido escenario de una guerra a tal escala, ni volvería a serlo hasta bastante tiempo después.<sup>1</sup>

Las guerras en el Mediterráneo, y con ellas el tipo de escuadras que se emplean, cambian completamente cuando los otomanos sobrepasan los límites en los que se habían movido hasta finales del siglo xv. La conquista de Siria y Egipto en 1517, y la entrega de las ciudades de Argel y Cherchel por el corsario apátrida Jeireddín Barbarroja al sultán otomano son los dos episodios más importantes de este cambio.<sup>2</sup> Desde el punto de vista osmanlí, la deseada ocupación de la isla de Rodas (1522), con la expulsión de la Orden de San Juan allí asentada –que se reubicará en 1530 en Malta–, representa que el Mediterráneo oriental sea un «lago turco», como ya había ocurrido con el Mar Negro en las décadas anteriores.<sup>3</sup> Dos imperios que basaban su poder en la

<sup>1</sup> Beatriz ALONSO ACERO, «Defensa del Mediterráneo: escenarios, objetivos y estrategias», en *Edad Moderna*, vol. I. *Ultramar y la Marina*, H. O'Donnell y Duque de Estrada (coords.), dentro de, *Historia Militar de España*, H. O'Donnell y Duque de Estrada (dirs.) (Madrid: Ministerio de Defensa y CEHISMI, 2012): 227.

<sup>2</sup> Andrew C. HESS, «The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525», en *The American Historical Review*, 75-77 (1970): 1892-1919.

<sup>3</sup> Palmira BRUMMETT, «The Overrated adversary: Rhodes and Ottoman naval power», en *The Historical Journal*, 36-3 (1993): 517-541.



fortaleza de sus ejércitos terrestres –los tercios y los jenízaros–, que sin embargo tienen que fletar poderosas armadas para asegurar las vías de comunicación entre sus territorios y realizar una guerra de desgaste sobre las posesiones del adversario.<sup>4</sup> Las naves dependientes de la Sublime Puerta, ya sean las oficiales que zarpan de Estambul casi todas las primaveras como las corsarias que parten desde Berbería, generan un mundo donde la guerra deja de ser un episodio estacional para convertirse en uno permanente a lo largo de todo el siglo XVI y del XVII.<sup>5</sup>

Por otro lado, en el Mediterráneo occidental, la política expansionista de los Reyes Católicos (1579-1504/1516) fue todo un éxito. Al asentamiento y ampliación de su poder regio en el seno de sus reinos, se le añadió el reino de Granada, después de diez años de guerra (1482-1492).<sup>6</sup> Ello puso fin al último estado musulmán de Hispania. En 1492 la Corona se deshizo de una minoría, al mismo tiempo que incorporaba otra: se decretó la expulsión de sus reinos de los judíos que no renegaran de su fe;<sup>7</sup> y simultáneamente, se pasó a incorporar a los cientos de miles de musulmanes de Granada, a quienes, al poco tiempo –y rompiendo lo inicialmente capitulado–,<sup>8</sup> se les forzaría a convertirse al cristianismo. Estos súbditos, los moriscos –nombre con el que se denomina a estos conversos–, a pesar de los diferentes intentos, no lograrán ser del todo asimilados y tendrán un papel protagonista en el conflicto mediterráneo de los siguientes siglos.<sup>9</sup>

A Granada le sucedió la recuperación de condados del Rosellón y la Cerdeña en 1493, a través del tratado de Barcelona. En el contexto de la guerra civil catalana (1462-1472), el rey Juan II los había cedido a su homólogo francés a cambio de ayuda militar y financiera (tratado de Bayona de 1462).<sup>10</sup> Fernando el Católico los recuperó al pactar con Carlos VIII su no intervención en la invasión de Italia que el francés pensaba acometer, y que sería el origen de las llamadas guerras de Italia (1494-1559). Aduciendo que Francia había roto lo pactado en Barcelona al atacar al papa –el Bor-

<sup>4</sup> Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, «La construcción del Imperio otomano y la visión del enfrentamiento mediterráneo según los musulmanes», en *Antemurales de la Fe: conflictividad confesional en la Monarquía de los Habsburgo, 1516-1714*, P. García Martín, R. Quirós Rosado y C. Bravo Lozano (coords.) (Madrid: Universidad Autónoma de Madrid y Ministerio de Defensa, 2015): 93-103.

<sup>5</sup> Miguel Ángel de BUNES IBARRA, «La defensa de la Cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», en *Cuadernos de Historia Moderna Anejos: Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII)*, M. Pi Corrales (coord.) (Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2006): 80-81.

<sup>6</sup> José Enrique LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *El Reino de Granada en la época de los Reyes Católicos. Repoblación, comercio, frontera* (Granada: Universidad de Granada, 1989). Miguel Ángel LADERO QUESADA, *Las guerras de Granada en el siglo XV* (Barcelona: Ariel, 2002).

<sup>7</sup> Joseph PÉREZ, *Historia de una tragedia: la expulsión de los judíos en España* (Barcelona: Crítica, 2001).

<sup>8</sup> Miguel GARRIDO ATIENZA y José Enrique LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *Las capitulaciones para la entrega de Granada* (Granada: Universidad de Granada, 1992). Isabelle POUTRIN, «Los derechos de los vencidos las capitulaciones de Granada (1491)», en *Sharq Al-Andalus: Estudios mudéjares y moriscos*, 19 (2008-2010): 11-34.

<sup>9</sup> María Jesús RUBIERA MATA (coord.), *Carlos V, los moriscos y el Islam* (Alicante: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V y Universidad de Alicante, 2001).

<sup>10</sup> Santiago SOBREQÜÉS I VIDAL y Jaume SOBREQÜÉS I CALLICÓ, *La guerra civil catalana del segle XV* (Barcelona: Edicions 62, 1973), 2 vols.

gia Alejandro VI–, los Reyes Católicos intervinieron en las guerras de Italia en el lado de la coalición antifrancesa de la Liga de Venecia en 1495. Esto también supuso la alianza con los Habsburgo, a través del matrimonio del primogénito del emperador Maximiliano, Felipe, con una de las hijas –e inesperada heredera– de los monarcas hispánicos: Juana.

La dinastía Valois, que había heredado los derechos dinásticos y reclamaciones de su rama cadete Anjou, reclamaba el reino de Nápoles como suyo, el cual desde 1442 Alfonso el Magnánimo había arrebatado a los Anjou en 1442. Tras su fallecimiento (1458), mientras que la Corona de Aragón pasó a su legítimo sucesor, Nápoles fue legado a un hijo natural suyo, fundador de una rama cadete de los Trastámara. Los Reyes Católicos lograrán expulsar a los franceses y ser reconocidos como reyes de Nápoles, que pasará a incorporarse a la Corona de Aragón. En el contexto de las guerras de Italia, en 1512, se invadió con éxito el reino de Navarra, que pasó a incorporarse a la Corona de Castilla. El pretexto empleado, además de las reclamaciones dinásticas de Fernando fue que los monarcas navarros habían violado lo acordado con anterioridad (tratado de Valencia de 1488), al aliarse los reyes de Navarra con Francia contra la Monarquía Católica.<sup>11</sup> La conquista de Granada y la expansión en Italia fue acompañada de varias expediciones en el norte de África y la ocupación de enclaves como Melilla (1497), Orán (1509) o Trípoli (1510), entre otros, y la creación de los «presidios»: fortificaciones a lo largo del litoral de Berbería cuyo objetivo era servir como primera línea de contención contra posibles agresiones desde el Magreb o el Mediterráneo oriental.<sup>12</sup>

Fuera de la península y el Mediterráneo, se prosiguió y culminó con la conquista de las islas Canarias, proceso iniciado en 1402 y que culminó en 1496 con la conquista de Tenerife.<sup>13</sup> A través del Atlántico también se dio inicio a una nueva etapa para la

<sup>11</sup> Los soberanos de Navarra –la reina Catalina I de Foix y su consorte Juan III de Albret– no eran solo reyes de Navarra, pues también señores de grandes feudos en el Pirineo francés y en la zona de Aquitania. Eran vasallos del rey de Francia y, al mismo tiempo, reyes independientes de un reino enclavado entre las Coronas de Castilla y Aragón. La situación de Navarra durante esa época fue frágil, amenazada tanto por el norte como por el sur y desde su interior, pues existía una fuerte división entre dos principales y antiguos bandos nobiliarios: los agramonteses y los beamonteses. Se habían enfrentado en la guerra civil de Navarra (1451-1464), apoyando los primeros al padre de Fernando el Católico, Juan II de Aragón (consorte del reino), en su enfrentamiento contra su hijo el príncipe de Viana, apoyado por los segundos. Estas facciones se volverían a enfrentar durante la sangrienta guerra civil que, a su vez, fue la invasión de Navarra de 1512 y que, a través de diferentes episodios, se alargó hasta 1525. Para justificar la invasión, Fernando no solo argumentó la ruptura del pacto de 1488, pues esgrimió sus derechos dinásticos como hijo de Juan II y medio hermano de Carlos de Viana, reforzados también por las reclamaciones al trono de su segunda esposa, Germana de Foix. Para saber más: Alfredo Floristán (coord.), *1512. Conquista e incorporación de Navarra: Historiografía, derecho y otros procesos de integración en la Europa renacentista* (Barcelona: Ariel, 2012).

<sup>12</sup> José Enrique LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, «Sobre la política norteafricana de los Reyes Católicos: los principados de Badis, Chauen y Tetuán (1491-1515)», en *En la España Medieval*, 41 (2018): 199-225.

<sup>13</sup> «La conquista de las Canarias fue una obra colectiva de varias generaciones y grupos de conquistadores. En primer lugar, los normandos Bethencourt y La Salle, luego los Peraza y, finalmente, con Rejón, Vera y Lugo, bajo los auspicios de los Reyes Católicos. La conquista señorial, más limitada en medios, obtuvo unos éxitos más discretos, los mayores principalmente en su fase inicial bajo Bethencourt y La Salle,

humanidad, al arribar en 1492 la expedición capitaneada por Cristóbal Colón a las tierras posteriormente bautizadas con el nombre de América. El intercambio colombino supuso un cambio de paradigma en muchas de las dinámicas existentes tanto en el «Viejo» como en el «Nuevo Mundo».<sup>14</sup> La exploración, conquista, colonización y explotación de las nuevas tierras y sus recursos convertirán en una potencia global a una Monarquía que ya era considerada una potencia europea.<sup>15</sup> Ese hecho se consumará al fallecer Fernando el Católico en 1516 y al llegar su nieto, el duque de Borgoña, Carlos de Habsburgo, a tomar posesión de su herencia materna.<sup>16</sup> Con el fallecimiento de su abuelo Maximiliano en 1519, también heredó los territorios Habsburgo. En octubre de 1520, el mismo mes en que Carlos fue electo emperador del Sacro Imperio Romano,<sup>17</sup> el príncipe Solimán sucedió a su padre como sultán otomano. Esta coincidencia llevó a algunos observadores a ver a los dos soberanos como dos «gemelos» cuyos destinos estaban inextricablemente unidos. Tal y como recoge Parker, Erasmo consideraba que ambos competían «en la pugna por el mayor de los premios: ver si era Carlos o el Turco el que se convertiría en monarca del orbe entero. Porque el mundo ya no puede soportar tener dos soles en el cielo».<sup>18</sup>

Es por tanto durante el reinado del emperador cuando las galeras pasarán a convertirse en el principal medio con el que «defender y ofender» en el Mediterráneo. Su adaptación a las progresivas innovaciones bélicas, sus capacidades técnicas y tácticas, así como la rapidez con que podían ser construidas, convirtieron a este buque rémico en el indiscutible protagonista del choque entre los dos imperios opuestos y sus respectivos colaboradores y vecinos.<sup>19</sup> Es por ese motivo que las Atarazanas Reales de Barcelona pasarán a recuperar un papel protagonista, y con ellas, la propia

obteniendo sólo las islas menores. Desde 1477, la conquista, llamada ahora por la doctrina, la conquista real, obtuvo un nuevo impulso, debido al interés de los monarcas españoles, de modo que, en dos décadas, se conquistó la totalidad de las islas mayores del archipiélago. Aún así, la resistencia en Tenerife se prolongó hasta entrado el siglo XVI, en 1501 o 1506, hecho que actualmente parece olvidado.» En: Javier GARCÍA DE GABIOLA, «La conquista de las Canarias: un ensayo bélico para América (1402-1501)», en *Medievalista*, 51 (2019): 155-179, extracto: 177; también recomendamos: Eduardo AZNAR VALLEJO, *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526)* (2.ª ed.) (Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1992).

<sup>14</sup> Sobre ello se han escrito y se siguen escribiendo incontables libros y obras, pero nos gustaría recomendar el reciente estudio de David M. CARBALLO, *Collision of Worlds: A Deep History of the Fall of Aztec Mexico and the Forging of New Spain* (Oxford: Oxford University Press, 2020). El autor analiza el encuentro entre europeos y mesoamericanos desde ambos lados y desde múltiples puntos de vista.

<sup>15</sup> Bartolomé YUN-CASALILLA, *Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415-1668* (Singapur: Palgrave Macmillan, 2019).

<sup>16</sup> Técnicamente, y en concreto en los territorios de Castilla, juntamente con su madre la reina Juana, quien fue apartada del poder efectivo por su marido Felipe el Hermoso, su padre Fernando y por su hijo Carlos, y quien pasó gran parte de su vida recluida en Tordesillas.

<sup>17</sup> ACA, Gen., serie V, n.º 239, f. 48, *El rei als diputats informant-los de la seva coronació com a emperador el dia anterior*, Aquisgrán, 23 de octubre de 1520.

<sup>18</sup> Geoffrey PARKER, *Carlos V: una nueva vida del emperador* (Barcelona: Planeta, 2019): 245.

<sup>19</sup> Enrique MARTÍNEZ RUIZ, «El Mediterráneo, un mar de galeras», en *Revista de Historia Naval*, 110 (2010): 7-24.

ciudad de Barcelona y Cataluña, que irán recuperándose de la crisis del siglo xv.<sup>20</sup> En Barcelona se ubicaba la única fábrica de galeras de toda España, siendo además la principal infraestructura de este tipo tanto entre los demás territorios del rey como en la cuenca occidental del Mediterráneo.

Para Cataluña esta será una tesitura llena tanto de oportunidades como de contratiempos.<sup>21</sup> La construcción naval supondrá un gran estímulo económico y comercial, a lo que se le añadirá el prestigio y el dinamismo que comportarán ser el escenario de grandes eventos, como la expedición a Túnez en 1535, o ser la puerta de entrada y salida con Italia tanto de ilustres personajes como de los caudales venidos de América.<sup>22</sup> Paralelamente, al mismo tiempo que su situación fronteriza –con Francia y el Mediterráneo–, la convierten en una importante pieza dentro del esquema político y militar de la Monarquía Habsburgo, Cataluña pasará a ser un territorio periférico.<sup>23</sup> Poco a poco, el peso y el núcleo de la Monarquía se acabará concentrando en Castilla, restando la mayor parte del tiempo el gobierno de Cataluña en manos de un rey ausente, quien administrará el principado y sus condados a través de la figura del lugarteniente, el *alter ego* del rey, el virrey.

El virrey era un cargo que venía desempeñándose desde la Baja Edad Media en los territorios de la Corona de Aragón. Sin embargo, la principal diferencia con la Época Moderna, es que el nombramiento era temporal, pensado para los momentos donde inevitablemente el monarca estaba fuera y alguien ocupase su lugar. Es por ello que, al tener que representar al rey en su ausencia, era un cargo que únicamente podían asumir los miembros de la familia real, normalmente la reina o el heredero. En la época de Fernando el Católico, que pasaba grandes temporadas en Castilla, el cargo fue primero asumido por su primo el llamado *Infante Fortuna* y, después de él, por nobles del territorio emparentados con él en cierto grado pero sin tener un parentesco directo. Esto fue así hasta que el rey nombró a su hijo bastardo, el arzobispo de

<sup>20</sup> Gaspar FELIU, «La crisis catalana de la Baja Edad Media: Estado de la cuestión», en *Hispania*, 217 (2004): 435-466.

<sup>21</sup> «Las varias fases de la guerra en el Mediterráneo plantearon demandas diferentes, pero también ofrecieron un abanico de oportunidades y beneficios a las diversas partes que componían la Monarquía hispánica. Los beneficiarios de la guerra de galeras fueron los catalanes y Nápoles y Sicilia, donde se construían y se reparaban las galeras y donde la Monarquía hispánica desembolsó más de dos millones y medio de ducados anuales mientras duró la Santa Liga». En: I. A. A. THOMPSON, «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI», en *Manuscripts. Revista d'Història Moderna*, 24 (2006): 121; un aspecto que también destacó Jaume VICENS VIVES en «Estructura administrativa estatal en los siglos XVI y XVII», en su *Coyuntura económica y reformismo burgués* (Barcelona: Ariel, 1968): 99-142.

<sup>22</sup> Un reciente y excelente artículo se centra precisamente en todos esos aspectos no bélicos desempeñados por las escuadras de galeras, poniendo el foco en la escuadra de Génova: Benoît MARÉCHAUX, «Los asistentes de galeras genoveses y la articulación naval de un imperio policéntrico (siglos XVI-XVII)», *Hispania*, 264 (2020): 47-77.

<sup>23</sup> Fenómeno estudiado para el caso de Nápoles por Giuseppe GALASSO, en *En la periferia del imperio: La monarquía hispánica y el Reino de Nápoles* (Barcelona: Ediciones Península, 2000); véase también Feliciano BARRIOS PINTADO, *La gobernación de la monarquía de España: consejos, juntas y secretarios de la administración de corte (1556-1700)* (Madrid: Boletín Oficial del Estado, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales y Fundación Rafael del Pino, 2015).

Zaragoza, Alfonso de Aragón. Con los Habsburgo, debido a su numerosa herencia, y a la itinerante corte del emperador, posteriormente asentada en Castilla, la ausencia casi permanente del rey es una realidad que los reinos deben asumir, es por eso que se instituye la figura del virrey como cargo político. Los Habsburgo se inspirarán en la tradición virreinal aragonesa para implantar la institución en sus dominios europeos.<sup>24</sup>

El pasar a ser en la práctica gobernados por un noble –muchas veces, extranjero–, no solo supondrá una «pérdida de estatus», sino que, sobre todo, será fuente inagotable de conflictos políticos. A esa procedencia foránea del virrey se le sumaba la temporalidad del cargo y, a su vez, la obligación y voluntad de cumplir con las órdenes llegadas desde la corte. Todo ello se traducirá en constantes malentendidos, choques y disputas entre las autoridades del Principado y el lugarteniente.<sup>25</sup> Los primeros alzarán la voz cada vez que el segundo actúe contra las constituciones que tanto él como el monarca había jurado observar; el virrey hará lo propio cuando se encuentre limitado por la intrincada legalidad y las jurisdicciones imperantes.<sup>26</sup> Esta situación irá agravándose con el pasar de los años, con altibajos en la relación entre el territorio y la corte, que en parte dependían de la capacidad y las habilidades para el cargo de cada virrey. No fue algo exclusivo de Cataluña, puesto que escenarios similares se dieron en los demás territorios patrimoniales de los Habsburgo; y tampoco algo exclusivo de su dinastía, sino una casi inevitable consecuencia de lo que la historiografía ha denominado «monarquías compuestas».<sup>27</sup>

La tradición y gran reputación marítima de Cataluña son un hecho fundamental para entender por qué dicha provincia capitalizó de tal manera la política naval mediterránea de los Habsburgo. A pesar de ello, no todos compartían esta preferencia. Algunos marinos y ministros, como García de Toledo o el secretario Monreale, urgieron, a comienzos del reinado de Felipe II, a reformar por completo la política y estructura naval heredada de su padre y que tan desafortunada se había mostrado durante los

<sup>24</sup> Para saber más sobre la evolución de la figura virreinal recomendamos: Manuel RIVERO RODRÍGUEZ, *La edad de oro de los virreyes. El virreinato en la Monarquía Hispánica durante los siglos XVI y XVII* (Madrid: Akal, 2011).

<sup>25</sup> Miquel PÉREZ LATRE, *La Generalitat de Catalunya en temps de Felip II. Política, administració i territori* (Catarroja y Barcelona: Editorial Afers, 2004).

<sup>26</sup> Víctor FERRO DELGADO, *El Dret Públic Català. Les Institucions a Catalunya fins al Decret de Nova Planta* (Vic: Eumo Editorial, 1987).

<sup>27</sup> Concepto hartamente trabajado por John H. ELLIOTT, resultando de obligada lectura su artículo titulado «Una Europa de monarquías compuestas», el cual podemos encontrar en dos volúmenes recopilatorios suyos: *España en Europa: Estudios de historia comparada* (Valencia: Universitat de València, 2002): 65-91; *España, Europa y el mundo de ultramar (1500-1800)* (Madrid: Taurus, 2010): 29-54. También mencionar el artículo de Fernando BOUZA, en «La configuración de la Monarquía Hispánica», en *La Historia sin complejos. La nueva visión del Imperio Español (estudios en honor de John H. Elliott)*, D. García Hernán (ed.) (Madrid: Editorial Actas, 2010): 70-78, donde el autor hace un breve repaso tanto de la configuración y evolución de la Monarquía hispánica bajo los Austrias como del concepto historiográfico, y la aportación de Elliott al tema. En cuanto a los vínculos e identidades existentes en los reinos hispanos, léase a Xavier GIL PUJOL, «Un rey, una fe, muchas naciones. Patria y nación en la España de los siglos XVI y XVII» en *La Monarquía de las Naciones: Patria, nación y naturaleza en la Monarquía de España*, A. ÁLVAREZ-OSSORIO ALVARIÑO y B. J. GARCÍA GARCÍA (Madrid: Fundación Carlos de Amberes, 2004): 39-76.



últimos años, «que no hay ingenio tan obtuso ni hombre de tan poca experiencia que pueda sentir lo contrario».<sup>28</sup> Monreale instaba al soberano a trazar un plan de acción en el que sus provincias mediterráneas y sus aliados italianos trabajasen conjuntamente aportando cada uno de ellos sus recursos más abundantes (madera, cobre, hierro, artesanos, marinos, trigo...) para ponerlos en común y transferirlos a las zonas donde fuesen necesarias, con el objetivo de construir y mantener una potente armada mediterránea, capaz de proteger las costas del corso y frenar la constante amenaza turca, cuya entrada era Italia. Es por esta razón que tanto el secretario como García de Toledo coincidían en capitalizar todo ese esfuerzo no en Cataluña sino en Sicilia, pues «es verdadera frontera marítima de todo Levante».<sup>29</sup>

Otros factores que hacían que algunos prefiriesen potenciar la fabricación de galeras en Nápoles, Sicilia o en el sur de España antes que en Cataluña, es que esta limitaba al norte con Francia. Los Valois fueron el principal rival de la Monarquía y colaboraban abiertamente con los corsarios norteafricanos y los otomanos, lo cual hacía vulnerable al territorio catalán.<sup>30</sup> Esa frontera norte no solo era militar, sino también religiosa, pues la herejía se había asentado en Francia ocasionando las guerras de religión (1562-1598). Entre otras consecuencias, tuvieron la ascensión al trono francés del hugonote rey de Navarra, Enrique de Borbón, siendo por tanto la región pirenaica una de las zonas fuertes de los hugonotes.<sup>31</sup> A todo esto hay que añadir que el principal flujo de inmigración que recibía el principado catalán provenía del sur de Francia, por lo que incluso la sombra de la herejía sobrevoló a Cataluña durante esos años,

<sup>28</sup> AGS, EST, leg. 446, s. f., *El discurso que el secretario [Stefano] Monreale hizo sobre acrecentar el número de galeras en el Reino de Sicilia*. [ca. 1561].

<sup>29</sup> AGS, EST, leg. 446, s. f., *El discurso que*.

<sup>30</sup> Quizás el episodio más característico de esta colaboración fue la internada de la armada turca al mando de Barbarroja en la ciudad francesa de Tolón, en el invierno de 1543-1544. Por orden del rey francés, la ciudad se vació de nativos, quienes hubieron de ser reubicados en los alrededores, para así poder alojar a los treinta mil hombres y las galeras enviados por el sultán en ayuda de Francisco I. La catedral fue convertida en mezquita y se llamaba a la oración cinco veces al día. Desde allí, los otomanos causaron estragos en las costas entre Cataluña y Génova, atacando y saqueando la ciudad de Niza, del duque de Saboya. El general de las galeras de Francia y embajador ante el sultán Antoine Escalin des Aimars (conocido como capitán *Polin*) escribió el 21 de enero de 1544:

«En cuanto a Barbarroja, él y su ejército están en Tolón. Y al ver Tolón, uno se pensaría que se encuentra Constantinopla: cada uno ejerciendo su profesión y haciendo mercadería turca con gran orden y justicia, pero al mismo tiempo continuando con el corso. De hecho, hace unos días se apoderaron de siete galeras y otras embarcaciones y envió dos a pique, que iban en camino de España a Italia, llenas de hombres y dinero».

En Jérôme MAURAND, *Itinéraire de Jérôme Maurand: D'Antibes a Constantinople (1544)*, [intr. y trad. de L. Dorez] (París: Ernest Leroux, 1901): 311. Sobre este hecho, y sobre todo, la alianza franco-otomana, se han escrito numerosos estudios. Para una visión completa sobre la internada de Tolón recomendamos: Christine ISOM-VERHAAREN, *Allies with the Infidel: The Ottoman and French Alliance in the Sixteenth-Century* (Londres y Nueva York: I. B. Tauris, 2011); mientras que una visión general, actualizada y en castellano sobre la alianza, recomendamos: Evrim TÜRKÇELİK, «El Imperio Otomano y la política de alianzas: las relaciones franco-otomanas en el tránsito del siglo XVI a XVII», en *Hispania*, 249 (2015): 39-68.

<sup>31</sup> Keith CAMERON, *From Valois to Bourbon; Dynasty, State and Society in Early Modern France* (Exeter: University of Exeter, 1989).

especialmente por la estrecha relación y colaboración entre los bandoleros y los hugonotes.<sup>32</sup> Podemos encontrar evidencias de ello en cómo las autoridades, tanto del principado como de la ciudad condal, durante la visita del monarca en 1564 quisieron proyectar tanto al rey como al resto del mundo que Cataluña no era refugio de herejes, sino todo lo contrario, uno de los bastiones de la cristiandad.<sup>33</sup>

El bandolerismo será otro de los factores que afectarán a la dinámica interna: «La tierra está de manera que se anda con gran trabajo y peligro por los caminos».<sup>34</sup> Se debe entender que, en origen, el bandolero era alguien que tomaba parte en un bando, habitualmente tratándose de una facción armada dirigida por un noble que luchaba contra otra facción. Normalmente a causa de una ofensa o conflicto, real o figurado, que gira en torno a un pleito sobre unas tierras o derechos, un desacuerdo matrimonial o familiar, una supuesta falta contra la honra, etc. Es, por tanto, en origen, un asunto nobiliario, cuyo contexto histórico se sitúa en un momento de crisis y de desestructuración del mundo feudal. El origen del bandolerismo de la Edad Moderna es ese, pero, a medida que, en esa misma época, se populariza y ya no hay solo nobles en el asunto, su actividad se diversifica y se dedican a asaltar caminos, a robar, a secuestrar, a extorsionar..., es cuando el término bandolero deriva a ser sinónimo de

<sup>32</sup> Los bandoleros traspasaban las fronteras y se refugiaban con el reino vecino y colaboraban con los hugonotes para escándalo de todos:

«A los tres de este [mes] en Puigcerdá, una compañía de hombres de mala vida de Carolones [Vall de Carol], van por aquella tierra matando y robando; [y] entendiéndolo el veguer de allí, salió a [por] ellos con el somatén, y viniendo a las manos, le mataron y a un hermano suyo y a un comisario real que traía con él y a otro hombre, e hirieron otros dos o tres. Estos ladrones no se han entendido lo que hubo heridos o muertos porque se retiraron luego a la montaña y pelearon desde lugar seguro (...).

Ha sido un caso terrible y desvergonzado, yo he enviado allí un doctor de este Consejo Criminal y un alguacil ordinario para hacer la información de ello y para que, dándome aviso de cómo ha pasado se provea lo que más conviene. Que según ha sido el caso, cualquier castigo y rigor que en estos se hiciere parece que será poco. Escribenme que se acogieron luego a un castillo de Francia, que es de su mujer de Vendôme, a donde dicen que tenía un alcaide hombre de bien y por ser estos malhechores de la Vall de Carol, que está a media legua de Francia, han procurado que se quitase este alcaide como en efecto lo han hecho, y han puesto otro hombre de su parcialidad, y los acoge y favorece allí.

V. M. debe mandar escribir a don Francesc de Alba para que trate este negocio con el rey de Francia para que se ponga en aquella parte persona católica y que no sea sospechosa ni parcial, con orden que cuando algunos de estos [que] se acogen allí los castigue o me los remita».

AGS, EST, leg. 332, f. 157, *Diego Hurtado de Mendoza a S. M.*, [Barcelona], 30 de mayo de 1565. Vendôme hacía referencia al fallecido duque de Vendôme, Antonio de Borbón (1562), que, a pesar de tener unas convicciones religiosas oscilantes, formaba parte de los hugonotes. Era por matrimonio rey de Navarra, pues su mujer, Juana de Albret, muchísimo más implicada en la causa protestante, se dedicó a propagar su religión en la Baja Navarra y sus demás territorios pirenaicos. Antonio y Juana fueron los padres del primer Borbón en el trono de Francia, el futuro Enrique IV, que contaba con once años en tiempos de la misiva del virrey. Para saber más: David BRYSON, *Queen Jeanne and the Promised Land: Dynasty, Homeland, Religion and Violence in Sixteenth-Century France* (Leiden, Boston y Colonia: Brill, 1999).

<sup>33</sup> Alfredo CHAMORRO ESTEBAN, «Ceremonial monárquico y rituales cívicos: las visitas reales en Barcelona desde el siglo XV hasta el XVII», en *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, 34 (2014): 315.

<sup>34</sup> AGS, GyM, leg. 51, f. 77, *Juan Muñoz de Salazar al Príncipe Felipe*, Barcelona, 17 de junio de 1553.

ladrón, malhechor, delincuente, en definitiva, de «mal hombre». Este conflicto social se tornará también político, pues no solo era amparado, protegido o practicado por la élite del principado, sino que los intentos virreinales de acabar con ellos a toda costa causaron numerosos pleitos con las autoridades catalanas.<sup>35</sup>

El bandolerismo no fue el único motivo de conflicto. La construcción naval también trajo consigo enfrentamientos y descontento. A la deforestación masiva se le añadía la tremendamente impopular obligación de transportar madera; la ida, venida, presencia y alojamiento de soldados, marinos y chusma comportó altercados; la extracción de moneda y de recursos; la jurisdicción especial de las atarazanas (sometidas al Consejo de Guerra); la financiación de la reforma de las atarazanas; los desencuentros debido a jerarquías o saludos entre las autoridades y los capitanes de galeras. Tanto en el *Dietari de la Generalitat de Catalunya* como en la numerosa documentación preservada en los archivos, quedan reflejados los múltiples encontronazos entre lo que se ha definido como una lucha entre la tradición y la razón de Estado, entre la legalidad y el pragmatismo, entre los fueros y el poder real. Todo ello vinculado al desarrollo y a la construcción del «Estado moderno», «Estado fiscal» y/o «Estado fiscal-militar».<sup>36</sup>

El celo con el que las autoridades catalanas guardaban las *Constitucions* será, por tanto, otro de los motivos por el cual había voces que favorecían que se trasladara el esfuerzo a los reinos del sur de Italia: muchos más ricos, prósperos y poblados que Cataluña, también poseedores de una importante tradición marítima y donde el poder real estaba mucho más asentado. Los virreyes, y por tanto, el rey, se encontraba con menos cortapisas para llevar a cabo sus políticas, pues, entre otras cosas, el rey celebraba Cortes y recibía los donativos del reino sin la necesidad de desplazarse al lugar y, por tanto, sin tener que atender y negociar las demandas y requerimientos del reino, ni tener que jurar sus constituciones en persona.<sup>37</sup> Es por ello que hubo varios proyectos que potenciaron o pretendían potenciar la industria naval en Mesina, Nápoles, pero también en Málaga o incluso en Tortosa. Sin embargo, la Monarquía acabó apostando por el arsenal de Barcelona, el cual vivirá su apogeo durante la Edad Mo-

<sup>35</sup> El bandolerismo no fue un fenómeno limitado a Cataluña, puesto que se dio en toda la Corona de Aragón, en Córcega y Cerdeña, en el centro y sur de Italia o en los Balcanes, por lo que podríamos decir que se trató de un fenómeno mediterráneo. Sobre el tema, recomendamos para el caso de Cataluña: Xavier TORRES, *Nyerros i cadells: bàndols i bandolerisme a la Catalunya moderna (1590-1640)* (Barcelona: Reial Acadèmia de Bones Lletres y Quaderns Crema, 1993). Para una visión de conjunto del fenómeno: Àngel CASALS (dir.), *El bandolerisme a la Corona d'Aragó* (Galerada, 2012 y 2019), 2 vols.

<sup>36</sup> John BREWER, *The sinews of power: war, money and the English State, 1688-1783* (Londres: Unwin Hyman, 1989). Richard BONNEY, *The European Dynastic States 1494-1660* (Oxford: Oxford University Press, 1991). Richard BONNEY (ed.), *Economic systems and State finance* (Oxford y Nueva York: Clarendon Press y European Science Foundation, 1995). Richard BONNEY (ed.), *The rise of the fiscal State in Europe, c. 1250-1815* (Nueva York: Oxford University Press, 1999). Jan GLETE, *Navies and nations: warships, navies and state building in Europe and America, 1500-1860* (Estocolmo: Almqvist y Wiksell International, 1993), 2 vols. Jan GLETE, *War and the State in Early Modern Europe: Spain, The Dutch Republic and Sweden as fiscal-military States* (Londres y Nueva York: Routledge, 2002).

<sup>37</sup> James D. TRACY, *Emperor Charles V, Impresario of War: Campaign Strategy, International Finance, and Domestic Politics* (Cambridge: Cambridge University Press, 2002).

derna y no durante la Baja Edad Media. Si bien el origen del edificio lo encontramos a finales del siglo XIII, será durante el siglo XVI cuando este sufra una enorme reforma que se acabará extendiendo al XVII. Como trataremos más adelante, esa reforma, que se hizo siguiendo el estilo gótico original, no solo fue una ampliación, sino que el edificio fue desplazado ligeramente, alejándolo de la línea de mar y alterando sus naves para adaptarlas a las necesidades de la construcción naval moderna. El edificio será alterado también durante el siglo XVIII y con posterioridad, pero respondiendo más a los otros usos que irá adquiriendo y no tanto por su labor como astillero.<sup>38</sup>

El porqué de todo ello lo encontramos a partir del reinado de Carlos V, cuando el conflicto en el Mediterráneo acaba de conformarse. Será durante el reinado de su hijo cuando el conflicto alcance su punto álgido y también cuando se decida acometer la reforma referida, continuada, a su vez, por los sucesores de Felipe II. La armada en el Mediterráneo llegó a alcanzar la cifra de ciento cuarenta y seis galeras operativas en 1574. Sin embargo, pronto se vio que ese número era insostenible. Al elevado coste de mantenimiento y abastecimiento de la numerosa armada, se le añadía la imposibilidad de dotarla con los tantísimos cañones, marineros y remeros necesarios para hacerla operativa a esa gran escala. Producto del incesante estado de guerra y de las continuas mejoras en dicho *arte*, las galeras fueron adaptándose constantemente, modificando su diseño y tamaño e incorporando cada vez más artillería. Esto hizo indispensable acrecentar el número de brazos necesarios para impulsarlas. La Corona intentó remediarlo endureciendo las sentencias criminales para llenar las galeras con cualquier tipo de infractor y delincuente, además de minorías, parias sociales, esclavos y cautivos enemigos, pero aun así, nunca fueron suficientes.<sup>39</sup>

A pesar de derrotar a la poderosa armada otomana en Lepanto en 1571,<sup>40</sup> los cristianos no supieron ni pudieron maximizar sus resultados. Los venecianos pronto se avinieron a pactar con los turcos por separado, mientras que el Imperio otomano pudo reconstruir y aumentar su armada al poco tiempo.<sup>41</sup> Esta carrera armamentística parecía no tener fin, y su coste de no dejaba de incrementarse al mismo tiempo que nuevos frentes bélicos iban apareciendo. Asimismo, los resultados obtenidos –por ambos bandos–, resultaban insatisfactorios, pues ninguno parecía poder ser capaz de imponerse al otro. La única manera de conseguirlo sería concentrar todos los recursos y atención a ese cometido, pero ninguno de los dos contendientes podía hacerlo, pues mientras que en el Mediterráneo esta guerra alcanzó su clímax, ambos contendientes tuvieron que empezar a destinar cada vez más recursos en zonas geográficamente opuestas para enfrentarse no al infiel, sino a sus respectivos herejes. La Monarquía Católica hubo de lidiar con los rebeldes pro-

<sup>38</sup> Sílvia DAHL TERMENS, Enric GARCIA DOMINGO y Olga LÓPEZ MIGUEL, *Les Drassanes Reials de Barcelona* (Barcelona: Efadós y Museu Marítim de Barcelona, 2013).

<sup>39</sup> THOMPSON, «Las galeras en la política»: 96-99 y 106-107.

<sup>40</sup> Palmira BRUMMETT, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery* (Albany: State University of New York Press, 1994).

<sup>41</sup> Colin IMBER, «The Reconstruction of the Ottoman Fleet after the Battle of Lepanto. 1571-1572», en su *Studies in Ottoman History and Law* (Estambul: Isis Press, 1996): 85-101.

testantes en los Países Bajos, las guerras de religión de Francia y con la Inglaterra isabelina; por su parte, el Imperio otomano puso su atención en Asia, al enfrentarse al chiíta Imperio safávida.<sup>42</sup>

Como consecuencia, el conflicto en el Mediterráneo disminuyó exponencialmente, pactándose unas treguas secretas entre españoles y turcos a partir de 1580.<sup>43</sup> Las galeras y los astilleros mediterráneos empezaron a perder protagonismo frente a los buques de alto bordo y las riberas oceánicas. Las galeras seguían resultando imprescindibles, especialmente para hacer frente al incesante corso norteafricano que desolaba las costas hispano-italianas. Durante el reinado de Felipe III (1598-1621), hubo intentos para revitalizar las escuadras de galeras, y se llevaron a cabo diferentes operaciones en el Magreb.<sup>44</sup> A pesar de ello y del esfuerzo realizado, en líneas generales, el siglo xvii será testigo de un acelerado deterioro de la potencia naval hispana en el Mediterráneo, agudizándose con severidad durante el reinado de Felipe IV, en el contexto de la denominada «crisis del siglo xvii».<sup>45</sup> Para las atarazanas de Barcelona, la Guerra de los Segadores (1640-1652) –conflicto dentro de la Guerra de los Treinta Años (1618-1648), a su vez dentro de la guerra contra Francia (1635-1659)–, supondrá un duro golpe para la continuidad del astillero.<sup>46</sup> La ya resentida construcción naval irá quedando cada vez más en un segundo plano, pues las atarazanas irán cediendo espacio a otras actividades y funciones. Es por ello que no resulta llamativo que se haya catalogado como nefasto y dramático el estado en que se encuentra la marina durante el reinado de Carlos II (1665-1700). Ante la mejor calidad y números superiores de los buques enemigos, a duras penas se podrá asegurar la defensa de las costas y la comunicación entre los diferentes

<sup>42</sup> Rudi MATTHEE, «The Ottoman-Safavid War of 986-998/1578-90: Motives and Causes», en *International Journal of Turkish Studies*, 20, 1-2 (2014): 1-20.

<sup>43</sup> María José RODRÍGUEZ SALGADO, *Felipe II, el «Paladín de la Cristiandad» y la paz con el Turco* (Valladolid: Universidad de Valladolid, 2004).

<sup>44</sup> Manuel LOMAS CORTÉS, *El proceso de expulsión de los moriscos de España (1609-1614)*, 2.ª ed. (Valencia: Publicacions de la Universitat de València, 2016).

<sup>45</sup> Concepto historiográfico que nace en los años cincuenta del siglo xx y con el que se intentan englobar la época de conflicto e inestabilidad global que se produjo durante el siglo xvii, especial pero no solamente en Europa. Es una teoría hartamente debatida en la que se contemplan, entre otros aspectos socio-económicos, los políticos, bélicos, climáticos e ideológicos. El término fue acuñado por Eric HOBBSBAWM a través de dos artículos: «The General Crisis of the European Economy in the 17th Century: I», en *Past & Present*, 5 (1954): 33-53, y «The Crisis of the 17th Century: II», en *Past & Present*, 6 (1954): 44-65. Quien acabó de cimentar la teoría fue Hugh TREVOR-ROPER, en su «The General Crisis of the Seventeenth Century», en *Past & Present*, 16 (1959): 31-64. Geoffrey PARKER ha trabajado ampliamente este tema, destacando su libro *El siglo maldito. Clima, guerras y catástrofes en el siglo XVII* (Barcelona: Planeta, 2013). También el libro con diferentes estudios sobre el tema Geoffrey PARKER (coord.), *La crisis de la Monarquía de Felipe IV* (Barcelona: Crítica, 2006). Un estado de la cuestión nos lo ofrece Àngel CASALS, «La crisis del siglo XVII: ¿de imprescindible a inexistente?», en *Vínculos de Historia*, 2 (2013): 51-65.

<sup>46</sup> John H. ELLIOTT, *La rebelión de los catalanes (1598-1640)* (Madrid: Siglo XXI, 1999) (original en inglés, 1963). Eva SERRA PUIG, *La Guerra dels Segadors* (Barcelona: Bruguera, 1969). Xavier TORRES, *La Guerra dels Segadors* (Lérida y Vic: Pagès Editors y Eumo, 2006). Antoni SIMON I TARRÈS, *1640* (Barcelona: Rafael Dalmau, 2019).



territorios, habiendo de depender de los otrora enemigos neerlandeses e ingleses para intentar resistir el envite de Luis XIV.<sup>47</sup>

Sin embargo, las últimas décadas de la Monarquía Católica en el siglo xvii han venido siendo revisadas por varios historiadores durante los últimos años. Estas nuevas interpretaciones coinciden en que la asumida decadencia y casi inoperancia debe ser matizada y contextualizada, prefiriendo hablar por ello de conceptos como «resiliencia».<sup>48</sup> Si bien es indudable que ese período poco tuvo que ver con la hegemonía del siglo xvi, insisten en que la Monarquía del frágil Carlos II, con los medios y males heredados logró defender y preservar la gran mayoría de su patrimonio y legarlo a su heredero designado: Felipe de Borbón-Anjou.<sup>49</sup> El cambio dinástico acontecido con la muerte de Carlos II y la guerra civil e internacional conocida como Guerra de Sucesión española (1701-1715), supuso la absoluta ruina de la armada, además de la pérdida de los territorios europeos de la Monarquía hispánica.<sup>50</sup>

Este evidente debilitamiento resultará a su vez una oportunidad para consolidar y reorganizar los recursos y capacidades navales reales de España.<sup>51</sup> En el siglo xviii los Borbones llevarán a cabo una serie de profundas reformas acordes a las necesidades y la mentalidad del llamado siglo de las luces.<sup>52</sup> Una esas reformas será la que pondrá fin a las funciones de astillero de las Atarazanas Reales de Barcelona en 1745, las cuales serán trasladadas al Arsenal Militar de Cartagena.<sup>53</sup> Si bien las atarazanas

<sup>47</sup> «A partir de entonces, España estuvo condenada a un estatus de potencia naval de segunda, incluso de tercera, con consecuencias inevitables para sus pretensiones imperiales. La debilidad de España en el mar era más grave porque sus vecinos y rivales –sobre todo la República Neerlandesa, Inglaterra y Francia– estaban ampliando sus propias flotas: las tres tenían armadas más grandes que las de Carlos II. Además, España se estaba quedando atrás en la segunda mitad del siglo xvii por los avances en el diseño, tamaño, tonelaje y armamento de los buques de guerra, es decir, por la variante naval de la “Revolución Militar”». En Christopher STORRS, *The Resilience of the Spanish Monarchy, 1665-1700*, (Oxford: Oxford University Press, 2006): 64 (trad. cast., 2013).

<sup>48</sup> El término, en castellano también referido como «resistencia», hace referencia a la capacidad de un material, mecanismo o sistema para recuperar su estado inicial cuando ha cesado la perturbación a la que había estado sometido. Christopher STORRS, en su «La pervivencia de la monarquía española bajo el reinado de Carlos II (1665-1700)», en *Manuscrits. Revista d'Història Moderna*, 21 (2003): 39-61, emplea por primera vez el concepto, que luego trata y ampliar en *The Resilience of* ya citado. Otros autores y obras centradas en este revisionismo de la etapa del último Habsburgo: Antonio ESPINO LÓPEZ, *Catalunya durante el reinado de Carlos II. Política y guerra en la frontera catalana, 1679-1697* (Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, 1999). Antonio ESPINO LÓPEZ, *Fronteras de la Monarquía: guerra y decadencia en tiempos de Carlos II* (Lleida: Milenio, 2019). Davide MAFFI, *Los últimos tercios. El Ejército de Carlos II* (Madrid: Desperta Ferro Ediciones, 2020).

<sup>49</sup> Su sobrino-nieto, segundogénito de *El Gran Delfín* Luis, quien a su vez era hijo y heredero de Luis XIV de Francia y María Teresa de Habsburgo (media hermana de Carlos II).

<sup>50</sup> Joaquim ALBAREDA SALVADÓ, *La Guerra de Sucesión de España (1700-1714)* (Barcelona: Crítica, 2010).

<sup>51</sup> Christopher STORRS, *The Spanish Resurgence 1713-1748* (New Haven y Londres: Yale University Press, 2016).

<sup>52</sup> Roberto FERNÁNDEZ DÍAZ, *La España de los Borbones: las reformas del siglo XVIII* (Madrid: Temas de Hoy, 1996).

<sup>53</sup> Sobre las reformas borbónicas en la armada, recomendamos la tesis doctoral recientemente publicada: Antonio Ignacio SERRANO RUIZ-CALDERÓN, *La construcción naval en España en el siglo XVIII* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2019).

barcelonesas siguieron existiendo en la forma de cuartel y fundición de artillería, sí que supuso el final de la actividad que dio origen al edificio siglos atrás: la construcción naval.<sup>54</sup> Actividad vinculada casi exclusivamente a las galeras, las cuales –salvo por una más tardía reaparición en 1785–<sup>55</sup> fueron suprimidas de la armada en 1748, tan solo cinco años después de que se echaran al agua las dos últimas galeras fabricadas en Barcelona.<sup>56</sup> Las galeras y las Atarazanas Reales de Barcelona gozaron de una suerte similar durante la Edad Moderna, teniendo una historia paralela a lo largo de estos cerca dos siglos y medio: recuperación, adaptación, auge, declive, decadencia y desaparición. Para entender este largo proceso histórico, vamos a dedicar este primer capítulo del presente trabajo a situar sumariamente al lector tanto en el contexto histórico como en el historiográfico.

## Guerra santa y corsarismo en el Mediterráneo del Renacimiento: las escuadras de galeras de Carlos V (1516-1556)

Las galeras y sus bases logísticas fueron, desde el punto de vista militar, el elemento clave en las confrontaciones bélicas del teatro de operaciones mediterráneo durante los primeros siglos modernos y, por tanto, también fue en ellas donde se concretó el mayor esfuerzo inversor, tecnológico y armamentístico del período por parte de la Monarquía hispánica. No cabe duda de que la construcción naval era parte destacada de la más sofisticada vanguardia tecnológica disponible en el dinámico mundo renacentista. En aquella circunstancia histórica, el tipo de barco bélico de remos mediterráneo, que a finales del siglo xv había llegado a ser considerado por algunos como obsoleto,<sup>57</sup> estaba destinado a renacer y experimentar un desarrollo espectacular a lo largo de los siglos xvi y xvii.<sup>58</sup>

Durante el siglo xv las armadas se conformaron con el recurso mixto de embarcaciones, tanto de guerra a cargo de la Corona como de mercantes de particulares, estas últimas embargadas y adaptadas mediante obras de fortificación que las hicieran más

<sup>54</sup> Francisco SEGOVIA BARRIENTOS, *Las Reials Drassanes de Barcelona entre 1700 y 1936. Astillero, cuartel, parque y maestranza de artillería, Real Fundición de bronce y fuerte* (Barcelona: Museu Marítim de Barcelona y Angle Editorial, 2008).

<sup>55</sup> Pedro FONDEVILA SILVA, «Las Galeras de España del siglo XVIII», en *Revista General de Marina*, 247 (2004): 223-237.

<sup>56</sup> AMNM, caja 871, doc. 102, *El marqués de la Ensenada al conde de la Revilla*, San Lorenzo de El Escorial, 10 de noviembre de 1743.

<sup>57</sup> En estos términos escribía a los Reyes Católicos su cronista y armador Diego de Valera alrededor de 1480: «Y al parecer mío, y de otros que más saben que yo, V. A. no debe de galeras empacharse, porque son muy costosas y poco provechosas para los mares de acá, é de invierno no pueden servir», en Diego DE VALERA, *Epístolas de mosén Diego de Valera enviadas en diversos tiempos é á diversas personas*, *Epístolas*, José A. de Balenchana (ed. e introd.) (Madrid: Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1878): 78.

<sup>58</sup> José Luis CASADO SOTO, «Política naval y tecnología en el mundo mediterráneo» en *Edad Moderna*, vol. I, *Ultramar y la Marina*, H. O'Donnell y Duque de Estrada (coords.), en *Historia Militar de España*, H. O'Donnell y Duque de Estrada (dirs.) (Madrid: Ministerio de Defensa y CEHISMI, 2012): 283.

operativas para actuar junto a las escuadras de galeras, que seguían siendo los buques de guerra básicos en aquellos tiempos. No obstante, la expansión económica que se había de iniciar tan dinámicamente en las postrimerías de este siglo fue posible gracias al desarrollo en las costas atlánticas ibéricas de barcos mancos de alto bordo, como las naos y las carabelas, veleros fuertes, rápidos y muy autónomos. Estos buques, junto con algunas de las grandes carracas mediterráneas, entraron en competencia con las galeras; su mayor capacidad de carga no solo les disputó los tráficos mercantiles marítimos, sino que también fueron cada vez más empleados en acciones bélicas, debido, entre otras cosas, a su mayor capacidad para cargar y emplear artillería.<sup>59</sup>

En la España de los Reyes Católicos, a la conclusión de la guerra de Granada, solo quedaba una escuadra de cuatro galeras para la defensa de aquella costa y para evitar el contacto de la población musulmana que permanecía en la península con la de Berbería, además de otra escuadra de seis unidades mantenida por el Reino de Sicilia, estando ambas escuadras gestionadas por particulares. Los magníficos edificios de las atarazanas reales de galeras de las riberas atlánticas, es decir, los de Santander y los de Sevilla, o bien fueron abandonados o sus funciones quedaron reducidas a la mínima expresión; las atarazanas de Santander se dejaron arruinar, y las de Sevilla acabaron siendo convertidas en base logística y arsenal de apresto de las flotas de Indias;<sup>60</sup> las pocas galeras guardacostas de Granada se apoyaron en los puertos de Cádiz, Gibraltar, Málaga y Cartagena. Venecia fue la única potencia cristiana que mantuvo operativo a todos los efectos su contingente de galeras en el Mediterráneo, tanto para la guerra como para el comercio y el lucrativo transporte de peregrinos a Tierra Santa. La profunda crisis de la marina catalana condenó a la casi paralización a las fábricas en las atarazanas de Barcelona durante la segunda mitad del siglo.<sup>61</sup> Por su parte, las atarazanas del Grao de Valencia fueron destinándose a otras funciones, como almacén de mercaderías y armas, e incluso se habilitó como lugar de representación del poder municipal.<sup>62</sup>

<sup>59</sup> José Luis CASADO SOTO, «Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico», en *Andalucía, América y el Mar*, B. Torres Ramírez (coord.) (Sevilla: Diputación de Huelva, 1991): 121-143.

<sup>60</sup> José Luis CASADO SOTO «Reconstrucción de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander», en *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, 5 (1983-1986): 57-84. Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, «Las Reales Atarazanas de Sevilla, 1252-1493. Un astillero medieval en el extremo occidental de Europa», en *Descubridores de América: Colón, los marinos y los puertos*, D. González Cruz (coord.) (Madrid: Sílex, 2012): 349-367. Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, *Las Atarazanas de Sevilla. Ocho siglos de historia del arsenal del Guadalquivir* (Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla ICAS y Diputación de Sevilla, 2019): en concreto, el capítulo 8 «Cambiar para continuar»: 582-603.

<sup>61</sup> CASADO SOTO, «Política naval y tecnología», 284. Pol JUNYENT I MOLINS, «Política naval, estructura i logística de la marina de guerra de la Corona d'Aragó al segle XV. L'armada d'Alfons el Magnànim (1430-1435)» (tesis doctoral inédita, dirigida por R. Salicrú Lluch, Institució Milà i Fontanals-CSIC, 2020). Este reciente estudio es de gran ayuda para conocer con más detalle las atarazanas y la construcción naval militar en la Cataluña del siglo xv.

<sup>62</sup> Gemma CONTRERAS ZAMORANO y Amadeo SERRA DESFILIS, «L'arsenal de la ciutat. Les drassanes del Grau», en *El port de València i el seu entorn urbà. El Grau i el Cabanyal-Canyamelar en la historia* (Valencia: Ajuntament de València, 1997): 29-56.

En tiempos de los Reyes Católicos, la proporción de galeras fue mínima en comparación con los barcos de alto bordo en las grandes armadas para las expediciones a Italia o al norte de África.<sup>63</sup> Estos hechos no implican que, en situaciones especialmente críticas, no se siguieran prefiriendo las galeras. Tal ocurrió con motivo del viaje a Italia del rey Fernando, en 1505, empresa que se realizó en una formación de dieciséis naves cantábricas, tres carracas genovesas y dieciséis galeras, nueve de las cuales se construyeron exprofeso para la ocasión en las atarazanas de Barcelona, arsenal que experimentó por momentos la recuperación de la actividad febril de etapas anteriores.<sup>64</sup> Algo parecido tuvo lugar en 1521 para la armada apresada también en Barcelona y destinada al traslado a Italia del obispo de Tortosa, Adriano de Utrecht, quien sería elegido papa, compuesta en esta ocasión por dieciséis galeras y treinta naos.<sup>65</sup>

Una vez reprimida la revuelta de los moriscos iniciada en el Albaicín en 1500, su expulsión, decretada dos años más tarde, tuvo el efecto rebote de incrementar las acciones corsarias desde las bases del norte de África.<sup>66</sup> Ello motivó la continuación de la política de establecimiento de presidios y puertos fortificados a lo largo de las costas del Magreb. Normalizada la ocupación de Melilla, Cazaza y Mazalquivir, se procedió a la conquista de Orán, prolongada con la toma de Bujía y Trípoli y el sometimiento a vasallaje de Argel y Túnez.<sup>67</sup> Todas estas actuaciones estaban dirigidas a proteger las costas y garantizar las comunicaciones entre España e Italia. La zona marítima del Mediterráneo occidental así definida fue denominada por Piri Reis, el más destacado de los geógrafos y cartógrafos otomano de la época, como el «mar Español» (*Ispanyol Bahriye*).<sup>68</sup> Mientras que nosotros podríamos definir el espacio del Mediterráneo oriental como el «mar Turco».

<sup>63</sup> Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1895), vol. 1: 15 y ss.

<sup>64</sup> ACA, RP, MR, vol. 2339, *Inventario general de nueve galeras reales armadas en las atarazanas de Barcelona, realizado por Bartolomé Ferrer, regente de la Tesorería*, Barcelona, 1503-1505.

<sup>65</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 1: 135.

<sup>66</sup> Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, «El norte de África y los otomanos a principios del siglo XVI», en *Homenaje al profesor Carlos Posac Mon*, M. Lázaro Durán, J. L. Gómez Barceló y B. Rodríguez López (coords.) (Ceuta: Instituto de Estudios Ceutíes, 1998), vol. 2: 113-124.

<sup>67</sup> Uno de los factores esenciales que movió la expansión peninsular al otro lado del estrecho de Gibraltar era intentar acabar con los daños que provocaban los piratas en las costas de Andalucía y Levante, que impedía que el poblamiento y el desarrollo económico de la costa se produjeran de una manera adecuada. Sobre el tema escribe José Enrique LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *El reino de Granada en la época de los Reyes Católicos: repoblación, comercio y frontera* (Granada: Universidad de Granada, 1989). Beatriz ALONSO ACERO, *Cisneros y la conquista española del norte de África: cruzada, política y arte de la guerra* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2005). Debemos advertir que estas empresas no fueron realizadas de manera oficial por la Corona, puesto que, aunque contaban con todo el apoyo logístico de la misma, fueron promovidas y financiadas por particulares, como es el caso de la ocupación de la plaza de Melilla.

<sup>68</sup> Contamos con una bella y relativamente reciente edición en turco del *Libro de las Materias Marinas*, Bülent ÖZÜKAN, *Piri Reis, Kitab-ı Bahriye* (Estambul: Boyut Yayın Grubu, 2013).





**El Mediterráneo. Detalle de una copia de finales del siglo XVI del mapa de Europa del Kitab-i-Bahriye de Piri Reis conservado en la Biblioteca de la Universidad de Estambul. El original de 1526 se conserva en el Museo Topkapi Sarayi de Estambul. ([Wikimedia Commons](#)).**

A pesar de que se definiera así o que podamos definir así estos espacios, la frontera mediterránea, una frontera enfrentada, el lugar donde colisionaron brutalmente dos bloques opuestos, fue al mismo tiempo un lugar de encuentro altamente dinámico.<sup>69</sup> En palabras de Braudel: «Este ir y venir de hombres y bienes, tangibles o inmateriales, va trazando diferente frontera sucesiva alrededor del Mediterráneo: aureolas. Habría que hablar no de una, sino de cien fronteras a la vez: unas políticas, otras económicas o culturales».<sup>70</sup> Este polarizado mediterráneo también fue escenario de un constante flujo de intercambios de todo tipo entre las múltiples culturas, creencias e identidades que lo habitaban.<sup>71</sup> Y es que, tomando la palabra a Bunes Ibarra:

Si aceptamos que ambos lados representaban dos espacios confesionales perfectamente definidos, no podríamos entender lo sucedido a lo largo de la Edad Moderna. Los dos contendientes del Mediterráneo, españoles y otomanos, realizan tratos continuos con príncipes de diferente religión para mantener el *statu quo*. La descripción de la frontera como una de las consecuencias del enfrentamiento entre dos religiones monoteístas es la definición más tradicional, pero nuevamente debe ser matizada cuando vemos que el concepto de amigo o aliado es más importante que el de

<sup>69</sup> Fernand BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* (México: Fondo de Cultura Económica, 1976), 2 vols., (ed. org. 1949, revisada en 1966).

<sup>70</sup> BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo*, vol. 1: 165

<sup>71</sup> Andrew C. HESS, *The Forgotten Frontier: A History of the Sixteenth-Century Ibero-African Frontier* (Chicago y Londres: The University of Chicago, 1978). Bartolomé BENASSAR y Lucile BENASSAR, *Los cristianos de Alá: la fascinante aventura de los renegados* (Madrid: Nerea, 1989). Emilio SOLA, *Los que van y vienen. Información y fronteras en el Mediterráneo clásico del siglo XVI* (Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá de Henares, 2005). Natalie Zemon DAVIS, *León el africano: Un viajero entre dos mundos* (Valencia: Universitat de València, 2008). Noel MALCOLM, *Agentes del Imperio: Caballeros, corsarios, jesuitas y espías en el mundo mediterráneo del siglo XVI* (Barcelona: Galaxia Gutenberg, 2016).



musulmán o cristiano. Por una parte existe una frontera política, que va desde las proximidades de la ciudad de Orán hasta la Cefalonia, y que es la marca que separa a la Monarquía Hispánica del Imperio otomano. Divide las posesiones del sultán de Estambul de las de los príncipes cristianos del Occidente, pero en ella se pueden hacer también diferenciaciones bastante apreciables. Esta línea, que cambia radicalmente de orientación de la época medieval a la moderna, es el lugar donde se produce la mayor parte de los enfrentamientos entre los dos contendientes, desde la batalla de la Préveza hasta la de Lepanto, todas ellas en el siglo XVI. En el siglo XVII, cuando esta línea está perfectamente definida y nadie quiere extenderla ni ampliarla, se utilizará el corso para infringir daños al adversario, aunque esta definición esconde enormes carencias y verdades a medias.<sup>72</sup>

Es en este contexto, y simultáneamente a la gran expansión europea navegando en naos y carabelas por los diferentes mares del globo, que se produce el resurgimiento de las escuadras de galeras como formidable instrumento militar en el Mediterráneo. La consolidación de la voluntad expansiva de los dos grandes poderes situados en los extremos de su cuenca, así como el inevitable choque que había de producirse entre ambos, se dirimió en gran medida mediante el uso de aquellos peculiares y sofisticados barcos llamados galeras. Estos buques no solo lograron recuperar el protagonismo de antaño, sino que se convirtieron en el elemento primordial de choque con que midieron sus fuerzas cristianos y musulmanes durante largas décadas. La necesaria adaptación a que las galeras fueron sometidas para responder a los requerimientos de la guerra moderna, cuando las armas de fuego se manifestaron cada vez más eficaces, consiguió aprovechar las indudables cualidades tácticas de las galeras, haciéndolas más eficaces en el mar interior que los prestigiados barcos atlánticos y, por tanto, convirtiéndolas en el elemento imprescindible para las actuaciones bélicas en el teatro de operaciones mediterráneo.<sup>73</sup>

Durante los primeros años del siglo XVI, ambas potencias fueron avanzando y consolidando sus fronteras mediterráneas: el poder hispano se hacía con Nápoles y con diferentes enclaves en la costa de Berbería hasta Trípoli; mientras que el poder otomano lograba conquistar el Califato mameluco incorporando Siria y Egipto entre 1517 y 1524;<sup>74</sup> el núcleo berberisco de Argel se hizo feudatario del sultán en 1519, y tres años más tarde, los turcos arrebatában a los caballeros de la Orden de San Juan la estratégica isla de Rodas.<sup>75</sup> A partir de los años veinte, la confrontación entre las dos grandes potencias fue directa. Las zonas cuyo intento de control dio lugar a las

<sup>72</sup> Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, «Fronteras del Mediterráneo», en S. Truchuelo y E. Reitano (eds.), *Las fronteras en el Mundo Atlántico (siglos XVI-XIX)* (La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación y Universidad Nacional de La Plata, 2017): 201.

<sup>73</sup> CASADO SOTO, «Política naval y tecnología»: 284-286.

<sup>74</sup> Andrew C. HESS, «The Ottoman Conquest of Egypt (1517) and the Beginning of the Sixteenth-Century World War» en *International Journal of Middle East Studies*, 4-1 (1973): 55-76.

<sup>75</sup> Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, «La llegada de los turcos al Mediterráneo», en *El Mediterráneo plural en la Edad Moderna: sujeto histórico y diversidad cultural*, J. A. González Alcantud y A. Stoll (coords.) (Barcelona: Anthropos, 2011): 115-131.

acciones navales más significativas fueron los accesos al Adriático y el paso entre Túnez y Sicilia; el primero indispensable para Venecia y, el segundo, garantía de la seguridad para Italia y España.

Las galeras al servicio del emperador Carlos se construyeron principalmente en Barcelona, Nápoles y la isla de Sicilia, incorporando a su servicio también la importante ribera de Liguria al cimentar una sólida alianza con Génova a través del almirante genovés Andrea Doria en 1528. Previamente, Doria y su armada de galeras habían estado al servicio del rey francés y, por tanto, guerreando al emperador. La desafección del genovés hacia el francés, fue aprovechada por el emperador para incorporar a Doria y toda su red familiar y clientelar a su servicio. Esta relación demostró ser un gran éxito tanto en el corto como al largo plazo, pues se prolongó tanto como los Habsburgo en España. Es por ello que Constantini habla de un «sistema imperial hispano-genovés».<sup>76</sup> A partir de ese instante, la armada de galeras empieza a aumentar exponencialmente, botándose en el astillero catalán decenas de galeras durante los siguientes años.<sup>77</sup>

Durante los años treinta, las armadas turcas alcanzaron a descargar sus terribles y devastadores ataques contra las costas de Nápoles y Sicilia, provocando la reacción de intensificar las fortificaciones costeras, además de torres y atalayas artilladas.<sup>78</sup> Desde entonces, los golpes y contragolpes entre las dos potencias se sucedieron ininterrumpidamente en un mar que ninguno de los contendientes lograba dominar con

<sup>76</sup> Claudio CONSTANTINI, *La Repubblica di Genova nell'Età Moderna* (Turín: UTET, 1978. Manuel HERRERO SÁNCHEZ (coord.), *La República de Génova y la Monarquía Hispánica (siglos XVI-XVII)*, en *Hispania*, 2019 (2005): 9-151. Thomas Allison KIRK, *Genoa and the Sea: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559-1684* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2005).

<sup>77</sup> José Luis CASADO SOTO, «El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003): 544.

<sup>78</sup> Sobre este tema existen numerosos estudios y, por ello, tan solo vamos a referenciar unos pocos títulos. Para Nápoles: Carlos José HERNANDO SÁNCHEZ, «Las fortificaciones y la defensa del estado en Nápoles bajo el Virrey Pedro de Toledo (1532-1553)» en E. Cruces Blanco (coord.), *La organización militar en los siglos XV y XVI* (Málaga: Cátedra General Castaños, 1993): 447-453. Giulio FENICIA, *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598), Organizzazione e finanziamento* (Bari: Cacucci Editore, 2003). Giovanni MUTO, «Strategie e Strutture del Controllo Militare del Territorio nel Regno di Napoli nel Cinquecento», en *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en a Europa moderna (1500-1700)*, E. García Hernán y D. Maffi (eds.) (Madrid: Centro Superior de Investigaciones Científicas, 2006), vol. 1: 153-170. Para Sicilia y Malta: Valentina FAVARÒ, *La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II* (Palermo: Associazione Mediterranea, 2009). Maurizio VESCO, «Designing the bastion against the Turks: Sicily and Malta», en *Draughtsman Engineers Serving the Spanish Monarchy in the Sixteenth to Eighteenth Centuries*, A. Cámara Muñoz (ed.) (Madrid: Fundación Juanelo Turriano, 2016): 247-270. Para Cerdeña: Giuseppe MELE, *Torri e cannoni: la difesa costiera in Sardegna nell'età moderna* (Sácer: EDES, 2000). Sobre la costa de Murcia: Francisco VELASCO HERNÁNDEZ, «La construcción de torres de defensa en el litoral de Lorca, Mazarrón y Cartagena durante el siglo XVI», en *Murgetana*, 136 (2017): 57-83 Para el caso de Valencia destaca: Juan Francisco PARDO MOLERO, *La defensa del imperio. Carlos V, Valencia y el Mediterráneo* (Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001). Mientras que una visión global nos la ofrecen: Alicia CÁMARA MUÑOZ, «Las fortificaciones y la defensa del Mediterráneo», en *Felipe II y el Mediterráneo: La monarquía y los reinos II*, E. Belenguer Cebrià (coord.) (Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1999), vol. 4: 355-378. Carlos José HERNANDO SÁNCHEZ (coord.), *Las fortificaciones de Carlos V* (Madrid: Ediciones del Umbral, 2000).

plenitud, pero en una contienda en la que iba obteniendo mejores resultados el Imperio otomano.<sup>79</sup> En 1535, al año siguiente a la devastación de los litorales del sur de Italia y de la toma de Túnez por parte de Barbarroja, Carlos V reconquistó esta estratégica ciudad portuaria, a la cabeza de una armada compuesta por setenta y cuatro galeras, treinta galeotas y trescientas naves de vela mayores y menores.<sup>80</sup> Tres años después, la armada aprestada por la liga cristiana fracasaba estrepitosamente en su objetivo de destruir la fuerza naval turca, y caía derrotada en Préveza, tras lo que las piraterías berberiscas sobre las costas e islas de España e Italia volvieron a multiplicarse y proliferar por doquier.<sup>81</sup> Una nueva tregua con Francia facilitó la formación de la armada para la jornada de Argel de 1541. Queriendo repetir el gran éxito –sobre todo propagandístico– de Túnez, el emperador volvió a encabezar una enorme armada compuesta por sesenta y cinco galeras y otros cientos barcos de apoyo, pero esta vez, el mal tiempo, debido a lo tardío de la estación, destruyó gran parte de armada haciendo fracasar la operación.<sup>82</sup>

A estas grandes operaciones le seguía la paralela y mucho más devastadora guerra corsaria de desgaste, que por el bando musulmán estará asentada principalmente en Argel y Trípoli; mientras que, por el cristiano, quien capitaneará estas acciones serán los caballeros de la Orden de San Juan desde Malta. La isla de Malta jugará un papel importantísimo en esta lucha naval que la cristiandad y el islam mantendrán durante esta etapa. Su posición estratégica en el canal de Sicilia y en el centro del Mediterráneo sirve para delimitar de manera simbólica las áreas de influencia de las dos potencias enfrentadas: a poniente de la isla, el mencionado *Ispanyol Bahriye*, a levante de Malta, los dominios del sultán y califa Solimán que gobierna desde Constantinopla. A esta importancia se debe que Carlos V decidiera –como señor de la isla, al ser rey de Sicilia y contando con el beneplácito del Papa Clemente VII–, ceder a los caballeros de la Orden de Hospitalaria de San Juan las islas de Malta, Gozzo y Comino y el presidio norteafricano de Trípoli.<sup>83</sup> En 1530, Carlos V les cede sus enclaves como

<sup>79</sup> Hüseyin Serdar TABAKOĞLU, *Akdeniz'de Savaş: Osmanlı-İspanya Mücadelesi* («Guerra en el Mediterráneo: la lucha otomano-española») (Estambul: Kronik, 2019).

<sup>80</sup> Rubén GONZÁLEZ CUERVA y Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, *Túnez 1535: voces de una campaña europea* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas; Polifemo, 2017). Este libro publica por primera vez en castellano la «crónica oficial» de la conquista de Túnez, escrita en francés por el secretario del emperador Antoine Perrenin, y también recoge la crónica escrita por un lansquenete suizo llamado Niklaus Guldi, que ofrece otro punto de vista sobre la exitosa jornada que tanto prestigio aportó al emperador.

<sup>81</sup> Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, *Los Barbarroja: Corsarios del Mediterráneo* (Madrid: Aldebarán Ediciones, 2004).

<sup>82</sup> René QUATREFAGES, «La *proveduría* des Armadas: de l'expédition de Tunis (1535) à celle d'Alger (1541)», *Mélanges de la Casa de Velázquez* (París: Casa de Velázquez, 1978), vol. 14: 215-247.

<sup>83</sup> La Orden había nacido en Jerusalén en el siglo XI, en el contexto de las cruzadas en Tierra Santa. A medida que los cristianos fueron perdiendo territorio, ella también fue reculando; de su primer asentamiento en Crac de los Caballeros, pasó a Acre y de allí a Chipre. A comienzos del siglo XIV, la Orden se instaló en Rodas, donde estuvieron hasta que fueron expulsados en 1522, cuando el nuevo sultán, Solimán, decidió iniciar su reinado conquistando la «inexpugnable» Rodas, lugar que se le había resistido ya en 1480 a su bisabuelo Mehmed II, conquistador de Constantinopla, y lugar donde estaban atrincherados los molestos



«feudo libre y franco» a cambio de un vasallaje simbólico y con la condición de proseguir con su lucha contra el islam y, al mismo tiempo, mantenerse alejado de los enfrentamientos entre cristianos.<sup>84</sup> Se estableció la capital en Birgu, estableciendo el gran maestro de la Orden su residencia en el fuerte de San Ángel; en 1533 se inició también la construcción del fuerte de San Telmo.<sup>85</sup>



**Vista de Constantinopla de Georg Braun y Frans Hogenberg, 1572.**  
*Civitates Orbis Terrarum* ([Wikimedia Commons](#)).

«piratas» de San Juan. Se habían enriquecido con el comercio, la trata de esclavos, la escolta a los peregrinos y, sobre todo, con su actividad corsaria. Eric BROCKMAN, *The two sieges of Rhodes, 1480-1522* (Londres: John Murray Publishers, 1969). Robert Douglas SMITH y Kelly DE VRIES, *Besieged Rhodes: A New History* (Stroud: The History Press, 2012).

<sup>84</sup> A lo que había añadir las siguientes cuatro condiciones y que se reconociera su vasallaje: siendo la primera el pago anual, simbólico y a perpetuidad de un halcón peregrino; segunda, el obispo de Malta debía ser nombrado por el rey; tercera, el almirante general de la flota debía de ser siempre italiano, y la última, debían prometer respetar los privilegios y libertades de los malteses. Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, «La cesión de Malta a los Caballeros de San Juan (1530)», en *Revista de las Órdenes Militares*, 1 (2001): 105-128.

<sup>85</sup> Para saber más sobre la Orden y Malta, especialmente de su modo de hacer la guerra y sus actividades corsarias, véanse los trabajos de Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, «Los caballeros del mar Mediterráneo. La Orden de Malta: monjes, guerreros y marinos en la defensa de la fe», en *Historia* 16, 208 (1993): 51-64; «La Orden de Malta, milicia y servicio», en *Revista de Historia Militar*, extra 1 (2001): 83-98. Asimismo, para establecer un estado de la cuestión sobre la armada de la Orden, véase su «La Soberana Orden de Malta y el Mar», en *Simposio de la Orden de San Juan en España* (Toledo: Diputación Provincial, 2003): 237-245.

Los otomanos y los piratas de Berbería intentaron a lo largo de los años poner un pie en Malta. El primer ataque serio fue en 1546, cuando Turgut Reis –Dragut– saqueó Tarxien. Sin embargo, en el año 1551 le fue asestado un duro golpe a la Orden. En julio arribó a la isla de Malta la armada turca y desembarcó diez mil hombres que, aunque inicialmente intentaron asediar Birgu, desistieron en su intento de conquistarla al ver que se encontraba bien defendida, por lo que decidieron intentar tomar Mdi-na, saqueando y arrasando los pueblos a su paso. Sin éxito, decidieron ir a la vecina y peor defendida isla de Gozzo, la cual bombardearon hasta conseguir entrar tomando seis mil cautivos. La flota puso entonces rumbo a Trípoli, lugar que sometieron a un intenso bombardeo logrando que tan solo seis días después se rindiera, capturando también a sus defensores supervivientes. En el lugar se instaló una guarnición turca, siendo entregada por el sultán a Dragut en 1553 y convirtiéndose hasta 1565 –año en que murió– en su base.<sup>86</sup> Para subsanar esa pérdida, el emperador les ofreció, en 1553, entregarles la recién tomada Mehedía (1550), pero los Caballeros rechazaron el ofrecimiento por ser su mantenimiento demasiado elevado, y es que la guerra contra el infiel requería de grandes esfuerzos.<sup>87</sup>

Durante la última década del reinado de Carlos V, el contingente de galeras con que contaba la Monarquía había aumentado considerablemente respecto al disponible treinta o cuarenta años antes, cuando llegara el joven rey a la Península. Las galeras permanentemente en activo sumaban unas sesenta, distribuidas en las cuatro escuadras de España, Nápoles, Sicilia y Génova. Algo menos de la mitad de aquellos barcos eran del rey, el resto de particulares, una parte de los cuales eran potentados italianos.<sup>88</sup> Todas ellas se mantenían mediante los llamados «asientos», contratos que, a cambio de una cantidad fija asignada a los contratistas por cada unidad, les comprometía a mantenerlas armadas y operativas, fórmula que permitía a la Corona desentenderse de su administración directa, aunque aumentaba en gran medida su coste.<sup>89</sup>

A pesar de los esfuerzos de la Monarquía por aumentar y mantener una cada vez mayor armada mediterránea, esta resultaba insuficiente. Los múltiples frentes abiertos significaron que no hubiera para ninguno de ellos los recursos realmente requeridos. La alianza de sus rivales Valois con la Sublime Puerta, así como la consiguiente disponibilidad de las bases del Midi, dieron ocasión a la armada turca para adentrarse con seguridad en el Mediterráneo occidental (1534-1537, 1543-1544 y 1552-1554). Durante la última etapa del reinado de Carlos V se sucedieron los fracasos, evidenciando

<sup>86</sup> BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo*, vol. II: 326-344.

<sup>87</sup> El emperador mandaría al virrey de Sicilia demoler las fortificaciones de la isla y abandonar el lugar.

<sup>88</sup> AGS, EST, leg. 444, s. f., *Relación de las personas que se ofrecen de armar galeras para el servicio de S. M.* [ca. 1560]. En esta relación en concreto aparecen listados: el duque de Saboya, el duque de Florencia, la república de Génova, el conde de Nicotera, Cefón de Genaro, Galeazzo Giustiniano, el señor de Piombino, Marcelo Caracciolo, Bertoldo Farnese, Tommaso Marin, Marco Centurión, el marqués de Terranova, el marqués de Trevico, Leonardo Lomelín, el conde de Aderno y el marqués de Pescara.

<sup>89</sup> CASADO SOTO, «Política naval y tecnología»: 283-289.



que el conflicto por el Mare Nostrum se decantaba a favor del lado otomano.<sup>90</sup> A la llamada de Francia, irrumpió en aguas cristianas en 1558 una gran armada turca, compuesta por cincuenta y cinco galeras y otras ochenta fustas, que hizo mucho daño en las costas de Menorca, aunque, por incomparecencia de las fuerzas francesas, hubo de retirarse a Estambul una vez finalizada la temporada bonancible.<sup>91</sup>

El compromiso del emperador con un patrimonio de reinos tan múltiple y disperso, y que finalmente acabó dividiendo entre su hermano menor y su hijo cuando decidió abdicar (1556), hizo que hubiera de esperarse hasta el reinado de Felipe II para que la Monarquía emprendiera una verdadera y compleja política naval, sostenida con mucha más coherencia que la de esta etapa previa.<sup>92</sup>

## La política naval mediterránea de Felipe II: recuperación, auge y abandono (1556-1598)

La subida al trono de Felipe II en 1556 inauguró una nueva fase del desarrollo interno de la Monarquía y trajo consigo una serie de importantes cambios administrativos, transformando sus dominios, especialmente Castilla, el núcleo de ellos, de una regencia descuidada e insuficientemente gobernada, con instituciones mal formadas que carecían de cohesión y dirección, en una burocracia más rigurosa y minuciosamente supervisada por el rey en persona.<sup>93</sup> Prácticamente en todo cuanto hizo durante los primeros años de su reinado, Felipe II parecía mostrar una misma tendencia hacia la uniformidad: la reafirmación de los derechos reales de minas, la incorporación en el dominio real de las salinas y los derechos portuarios del condestable de Castilla, la subordinación de las finanzas de las Indias al control de la hacienda castellana, la confianza en consejeros castellanos, la creación de un consejo específicamente para los asuntos de Italia e independiente del Consejo de Aragón,<sup>94</sup> y, lo más importante de todo: el establecimiento de una capital permanente en Madrid, en el mismo corazón de Castilla.

<sup>90</sup> Beatriz ALONSO ACERO, «El norte de África en el ocaso del emperador (1549-1558)», en *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558)*, E. García Hernán y D. Maffi (eds.), J. Martínez Millán, E. García Hernán y D. Maffi (eds.), (Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001): 387-414.

<sup>91</sup> Emilio SOLA, «Una guerra total mediterránea en el verano de 1558: turcos y franceses contra la Monarquía hispánica» (Menorca: Centro Europeo para la Difusión de las Ciencias Sociales, 2014).

<sup>92</sup> CASADO SOTO, «Política naval y tecnología»: 290-291. Jan GLETE, «The Sea Power of Habsburg Spain and the development of European navies (1500-1700)», en *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en a Europa moderna (1500-1700)*, E. García Hernán y D. Maffi (eds.) (Madrid: Centro Superior de Investigaciones Científicas, 2006), vol. 1: 833-860.

<sup>93</sup> Sobre estos años iniciales véase María José RODRÍGUEZ SALGADO, *Un Imperio en transición: Carlos V, Felipe II y su mundo, 1551-1559* (Barcelona: Crítica, 1992).

<sup>94</sup> Manuel RIVERO RODRÍGUEZ, «El Consejo de Aragón y la fundación del Consejo de Italia», en *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, 9 (1989): 57-90.

Bajo Carlos V la institución militar permanente, especialmente las escuadras de galeras, habían sido dirigidas en gran medida por medio de métodos administrativos indirectos. Durante todo el reinado, las galeras fueron tenidas en asiento; mientras que las fortalezas del norte de África eran virtualmente posesiones hereditarias de las grandes familias nobles que las ocupaban en parte como feudo, en parte como cargo real y en parte como empresa comercial. La subida al trono de Felipe II se tradujo inmediatamente en la reafirmación del control administrativo directo. El rey volvió a hacerse cargo de funciones que antes, por defecto, habían sido arrendadas o dejadas en manos de particulares. En el caso de los presidios norteafricanos, por ejemplo, en 1556, el duque de Medina Sidonia entregó Melilla a la administración real; Orán, aunque se mantuvo gobernada por los marqueses de Comares –del linaje de los Córdoba–, ya no lo era en virtud de un asiento, sino de un nombramiento real. Y lo mismo sucedió con las galeras. Las de España, Nápoles y Sicilia volvieron a colocarse bajo administración regia directa, movimiento que se extiende también hacia los abastecimientos. El rey era consciente de las ventajas de la uniformidad administrativa –especialmente para todo aquello vinculado a la defensa–, y por ello quería que todas las galeras fuesen administradas de la misma forma «y no con diferentes, por las dificultades que en esto se ofrecen». Para 1580 la totalidad de la institución militar ya la había recuperado la Corona: las escuadras de galeras, el aprovisionamiento, los presidios, las fábricas de armas, los salitreros o la fabricación de pólvora.<sup>95</sup>

Para el período que tratamos, lo que preocupaba al Consejo de Guerra eran los asuntos relacionados con los turcos y la defensa de las costas y del Mediterráneo y de sus comunicaciones y rutas. Mientras en Europa se conseguía el triunfo frente a Francia, en el Mediterráneo se sucedían los desastres, por lo que la paz de 1559 resultaba una necesidad si se deseaba recuperar el equilibrio.<sup>96</sup> Y es que el problema del Mediterráneo era doble: impedir que la flota turca cruzase el estrecho existente entre Sicilia y el cabo de Bona (de ahí la importancia del triángulo Malta-Trípoli-Túnez), y proteger las costas de la Monarquía y las rutas comerciales hacia Italia contra los ataques de las galeras corsarias que operaban desde estratégicos enclaves de Berbería.<sup>97</sup> Ninguno de los dos objetivos se había cumplido aún cuando Felipe II subió al trono. Una de las consecuencias de llevar la guerra a Francia, Alemania y los Países Bajos durante las últimas décadas del reinado del emperador, había sido la de dejar expuesto al islam el Mediterráneo.

Después del fracaso de la Santa Liga cristiana en 1538 en Préveza y en 1541 en Argel, en el Mediterráneo occidental se sucedieron las derrotas para la cristiandad: el

<sup>95</sup> I. A. A. THOMPSON, *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias* (Barcelona: Crítica, 1981): 10-13.

<sup>96</sup> Para una visión global de la situación política y religiosa en Europa en los momentos previos y posteriores de la paz, véase el libro de John H. ELLIOTT, *La Europa dividida 1559-1598*: (Barcelona: Crítica, 2002): 17-46. (Ed. orig. en inglés 1968).

<sup>97</sup> Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, «Bases y logística del curso berberisco», en *La expulsión de los moriscos y la actividad de los corsarios norteafricanos* (Madrid: Ministerio de Defensa, Dirección General de Relaciones Institucionales, 2011): 83-102.

saqueo franco-otomano de Niza en 1543; los ataques de Barbarroja en el sur de Italia en 1544; el saqueo de las costas de Valencia por parte de Dragut en 1550; la pérdida de Trípoli y el saqueo de otros enclaves custodiados por los Caballeros de San Juan en 1551; la derrota en Ponza en 1552, donde se capturaron varias galeras a Doria; la instalación de una guarnición otomana en él, entonces, protectorado español del Tlemecén, y la invasión francesa de Córcega, con ayuda turca, en 1553; la captura, por parte de los argelinos del presidio de Bugía, en 1555; el sitio otomano a Orán en 1556 y, finalmente, el saqueo de Menorca por una poderosa fuerza turca, a la vez que una expedición hispana fracasaba en Mostagán en 1558. Al mismo tiempo que todo esto acontecía, las armadillas corsarias y piratas de Berbería proseguían casi sin impunidad sus correrías por todas las costas de la Monarquía.<sup>98</sup>

Como decíamos pues, la paz con Francia en 1559 –así como dejar de ser rey consorte de Inglaterra y que los asuntos alemanes quedasen en manos de su tío–, permitió a Felipe II prestar atención al Mediterráneo. Un hecho que se consuma simbólicamente con su regreso a España ese mismo año, después de cinco años fuera de ella. Sin embargo, su retorno no supuso invertir la situación existente. Felipe II aprobó los planes de una expedición destinada a recuperar Trípoli, que un año más tarde, en mayo de 1560, se traduciría en el desastre de la isla de Gelves o Djerba, perdiéndose veintiocho galeras y miles de vidas. En 1561, el corsario tripolitano Dragut tendió una emboscada a otras siete galeras y las echó a pique, y en 1562, la escuadra al mando de Juan de Mendoza se vio atrapada por una tempestad en La Herradura (en el reino de Granada), yéndose a pique veinticinco galeras y ahogándose alrededor de cinco mil tripulantes.<sup>99</sup> En esos tres años se habían reducido enormemente las defensas navales hispanas, y es que Djerba y La Herradura redujeron a prácticamente a la mitad el número de galeras de que disponía el rey, y anularon tanto el potencial ofensivo como defensivo de la Monarquía frente al islam.<sup>100</sup> El efecto de lo ocurrido consistió en comprometer los recursos de la Monarquía en un costoso programa de reconstrucción naval, a la vez que se emprendía una nueva y cautelosa política cuyo objetivo era conservar la flota en lugar de exponerla a nuevos desastres,<sup>101</sup> y es aquí donde empieza la denominada por Braudel «recuperación hispánica», en la que Barcelona y, más concretamente, las Atarazanas Reales ocupan un lugar destacado.<sup>102</sup>

<sup>98</sup> Beatriz ALONSO ACERO, «El norte de África en el ocaso del emperador (1549-1558)», en *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558)*, J. Martínez Millán y I. J. Ezquerro Revilla (coords.) (Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001), vol. 1: 387-414.

<sup>99</sup> José Ramón SÁNCHEZ HOLGADO, «La puesta en valor del patrimonio cultural de La Herradura: el hundimiento parcial de la flota del Mediterráneo de Felipe II», en *Espacio, tiempo y forma, serie VI, Geografía*, 11 (2018): 247-275.

<sup>100</sup> Con vistas a la campaña de Gelves, el rey contaba con una flota en todo el Mediterráneo de noventa y una galeras. Después de La Herradura, ese número se había reducido a cincuenta y cinco.

<sup>101</sup> THOMPSON, *Guerra y decadencia*: 18-20.

<sup>102</sup> BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo*, vol. 2: 409 y ss.

Braudel escribió que la posición hegemónica del Imperio otomano en el Mediterráneo se hundió entre 1559 y 1565, en que la «prueba de fuerza» de Malta permite el éxito de García de Toledo.<sup>103</sup> Este personaje, que de virrey de Cataluña pasó a ocupar el cargo de general de la mar y el virreinato de Sicilia, simboliza el esfuerzo de recuperación que se deseaba.<sup>104</sup> Su sucesor en el gobierno de Cataluña, Diego Hurtado de Mendoza, tuvo también una actuación destacada en lo que se refiere a la construcción de galeras. El período de gobierno de Mendoza en Cataluña (1564-1571) se encuentra comprendido entre las dos grandes victorias de la Monarquía en el Mediterráneo: la de Malta y la de Lepanto.<sup>105</sup> Pero para llegar a ese momento, que Cervantes definió como «la más memorable y alta ocasión que vieron los pasados siglos, ni esperan ver los venideros»,<sup>106</sup> la Monarquía hubo de comprometer casi su total atención e ingentes cantidades de recursos de todo tipo a ese cometido. En palabras de Thompson:

Es probable que el mantenimiento de una marina permanente fuera la tarea más difícil con que se enfrentaron todas las administraciones del siglo XVI. Exigía efectuar una importante inversión de capital en buques, artillería y equipo que adolecía de elevados índices de depreciación; hacían falta artilleros e instalaciones técnicas para la construcción y las reparaciones; entrañaba el reclutamiento tanto de soldados como de marineros y debía ser aprovisionada y dotada de todo lo necesario durante las campañas en que tomaba parte.<sup>107</sup>

La flota insignificante que Carlos V había heredado en 1516 fue ampliada y reformada, estableciendo el sistema de escuadras de galeras.<sup>108</sup> Durante todo el reinado del emperador, estas escuadras permanentes no fueron administradas directamente por la Corona, sino tenidas en asiento, ya fuese por su capitán general o mediante asientos separados con cada uno de los propietarios. Las galeras genovesas, propiedad de los Doria y de otras familias ligurinas, aunque financiadas por fuentes españolas, estuvieron ininterrumpidamente en asiento durante todo el período de los Habsburgo. Las de Nápoles y Sicilia, que en parte pertenecían al rey y en parte a propietarios comunales y privados, y que eran pagadas con rentas locales, también operaron mediante asiento durante el reinado del emperador. De 1523 a 1557, la escuadra de España, cuyo origen se encuentra en la flotilla creada para

<sup>103</sup> BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo*, vol. 2: 409 y ss.

<sup>104</sup> A. Jorge AGUILERA LÓPEZ, «El inicio de la recuperación naval hispana en el Mediterráneo y la construcción de galeras en Barcelona durante el virreinato de García de Toledo (1558-1564)» en *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: economía, sociedad, política y cultura en el mundo hispánico*, M.<sup>a</sup> Ángeles Pérez Samper y José L. Betrán Moya (eds.) (Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2018): 529-541.

<sup>105</sup> Joan REGLÀ, *Felipe II y Cataluña*: 64.

<sup>106</sup> Miguel de CERVANTES, *Novelas ejemplares*, Madrid, 1613, fol. VIIIr.

<sup>107</sup> THOMPSON, *Guerra y decadencia*: 201.

<sup>108</sup> Esteban MIRA CABALLOS, «El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio», *Revista de Historia Naval*, 74 (2001): 39-54.

defender la costa de Granada,<sup>109</sup> operó continuamente mediante una serie de asientos sucesivos con sus capitanes generales.<sup>110</sup> Lo esencial de dichos asientos era que en ellos se combinaban tres funciones distintas: paga, abastecimiento y mando. Cada uno de los asentistas era al mismo tiempo armador, empresario y comandante militar. Era una combinación poderosa y potencialmente peligrosa y que, en la Europa cristiana de la época, a excepción de Venecia, casi todos los demás estados empleaban.

La forma del asiento variaba, pero, hablando en términos generales, bajo Carlos V, la Corona se desentendió progresivamente de la administración directa de las galeras. En los asientos se definía con exactitud la composición de la marinería y la paga que debía recibir cada hombre. Los capitanes debían recibir de la Corona sumas fijas de dinero para atender a los salarios y costes de mantenimiento, junto con una provisión de bizcocho para cada hombre. Con estas asignaciones debían mantener las galeras en buen estado, proveer todos los detalles del equipo naval: de los remos al hilo para coser las velas, así como vestir y alimentar a las tripulaciones. Sin embargo, el rey seguía supervisando muchos aspectos. La Corona suministraba bizcocho y sebo, y el asiento incluso estipulaba los componentes principales de la dieta diaria de la tripulación. Un veedor real se encargaba de llevar un libro de cuentas y pertrechos, de supervisar la paga y alistamiento de los tripulantes, así como el reparto del dinero de las presas, y estaba autorizado para inspeccionar cada galera y exigir revista general una vez al mes, cuando menos. El rey conservaba el derecho de nombrar un pagador que abonara los salarios y distribuyera los gastos corrientes, si así lo deseaba.

Todas las galeras de propiedad privada que había en las escuadras contaban con la tripulación y el equipo completos cuando se unían a las flotas. Las obligaciones del rey se limitaban a pagar la suma acordada para su mantenimiento, otorgar a sus propietarios ciertos privilegios para comprar trigo y pertrechos en sus reinos, cederles un número dado de convictos para que ayudasen a manejar los remos, y aportar, pagar, alimentar y armar a los soldados extra embarcados en verano. Las galeras reales las mandaban capitanes nombrados por el capitán general; las privadas iban bajo el mando de sus propietarios o sustitutos de los mismos, y operaban bajo las órdenes estratégicas del capitán general.<sup>111</sup> La constante falta de pagas, el «olvido político» de esta área y la dejadez de la Corona, sumada a la corrupción y al exceso de poder que tenía los mandos, que eran al mismo tiempo generales y asentistas, puede explicar el bajo rendimiento y los diferentes fracasos acaecidos durante la última década del reinado de Carlos V:

Lo que de nuevo hay que decir es avisar a V. M. lo mal en orden en que estás estas galeras de V. M., y digo mal en orden de esta manera: V. M. paga muchos años a sesen-

<sup>109</sup> Esteban MIRA CABALLOS, *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2005: 106-125.

<sup>110</sup> Estos fueron: Rodrigo de Portuondo en 1523 y 1529, Álvaro de Bazán padre en 1530 y 1535 y Bernardino de Mendoza en 1539, 1540, 1543 y 1552. En FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 1: 331-337.

<sup>111</sup> THOMPSON, *Guerra y decadencia*: 202-204.



ta galeras ordinarias que de razón habían de ser las mejores del mundo, pues son bien pagadas y tanto de invierno como de verano. Y desde veintidós años acá que me acuerdo (...), cuando han sido menester a los tiempos que el Turco ha enviado sus armadas a hacer daños en los reinos de V. M., nunca he visto ponerse todas en orden.<sup>112</sup>

Al subir Felipe II al trono se produjo una reacción por parte de la Corona, que empezaba a disponer de los medios para hacerse con el control directo de las galeras, queriendo alejar a los particulares de la propiedad de las escuadras. Y es que, en 1556, el estado de las galeras de España de Mendoza causó descontento, y otras cuatro galeras particulares, armadas en 1553, todavía no habían entrado en servicio casi cuatro años después. A la gente de las tripulaciones, «mal mantenida y peor pagada», se le debía la paga de entre quince y veinte meses; muchos hombres desertaban y perdían el derecho a la paga o morían dejando que el capitán se beneficiase de los ducados atrasados que se pagaban de tanto en cuanto. Las galeras estaban insuficientemente dotadas de hombres y llevaban escaso número de combatientes. El nuevo rey, creyendo que por el mismo dinero las galeras podían ser más aptas para el servicio, decidió llevar a cabo una reforma.

La expiración de los asientos de las galeras de España y de Nápoles en 1556 y 1557, respectivamente, supuso que Felipe II no los renovase e incluso comprase las galeras a los otrora asentistas para que fuesen todas de su propiedad. En 1565 se haría lo propio con las galeras de Sicilia.<sup>113</sup> Aparte de la escuadra genovesa, solo quedaban fuera de la administración real unas pocas galeras de capitanes italianos y catalanes que servían en asiento en las diferentes escuadras; además de las ocho que guardaban el estrecho de Gibraltar, que fueron organizadas por el consulado de Sevilla entre 1562 y 1565.<sup>114</sup>

Aunque ambos sistemas siempre tuvieron defensores y detractores, e incluso el mismo rey dudó de si estaba obrando con acierto, exceptuando un breve e infortunado regreso al sistema de asientos entre 1574-1576, las galeras se mantuvieron durante todo el reinado bajo la administración directa del rey. Felipe II, aunque viajó mucho más que otros soberanos de su época, y a pesar de haber incluso probado el campo de batalla, a diferencia de su progenitor, no ha pasado a la posteridad como un rey viajero o guerrero, pero sí como un rey burócrata<sup>115</sup> y con un fuerte sentido de lo que

<sup>112</sup> AGS, EST, leg. 1.382, f. 296, *Comendador Hernando Girón, veedor general de las galeras a Carlos V*, Génova, 23 de agosto de 1552.

<sup>113</sup> Valentina FAVARÒ, «La escuadra de galeras del Regno di Sicilia: costruzione, armamento, amministrazione (secolo XVI)», en *Mediterraneo in armi (secoli XV-XVIII)*, R. Cancila (ed.) (Palermo: Associazione no profit Mediterranea, 2007): 289-313.

<sup>114</sup> THOMPSON, *Guerra y decadencia*: 204-206.

<sup>115</sup> José Antonio ESCUDERO, *Felipe II: el rey en el despacho* (Madrid: Editorial Complutense y Colegio Universitario de Segovia, 2002). La lista de obras e historiadores que se han interesado por la figura de este soberano resulta interminable, por eso, solo vamos a mencionar la, a nuestro parecer, más completa: Geoffrey PARKER, *Felipe II: la biografía definitiva* (Barcelona: Planeta, 2010); y su «continuación», *El Rey Imprudente* (Barcelona: Planeta, 2015); también y como principal novedad, el libro de Enrique MARTÍNEZ RUIZ, *Felipe II: el rey, el hombre, el mito* (Madrid: La Esfera de los Libros, 2020).

representaba la realeza: la administración directa era una operación totalmente gubernamental, llevada a cabo por oficiales de la Corona y de la que se rendían cuentas hasta el último maravedí en la real contaduría; mientras que el asiento era un contrato en virtud del cual se confiaban funciones públicas a individuos privados y ajenos a la administración real. Además, a efectos simbólicos de poder regio y político, el asiento no era una simple abrogación del gobierno, sino que constituía también una abrogación de la soberanía. Era un documento legal contraído no entre el rey y un súbdito, sino entre dos individuos particulares a los que obligaba mutuamente. La relación que establecía, por tanto, era de reciprocidad moral y legal, no de orden y obediencia. En palabras de Thompson «el asiento era una especie de feudalismo administrativo, un infantazgo burocrático que imponía al asentista como vasallo en jefe entre el príncipe y el pueblo. Por consiguiente, tenía implicaciones fundamentales no solo en la estructura del gobierno, sino también para el desarrollo político, social y económico. Así pues, elegir entre administración y asiento era tomar una decisión acerca de la naturaleza misma del Estado».<sup>116</sup>

Durante los años cincuenta del siglo XVI, período en que el príncipe Felipe tomó el relevo de su padre a la cabeza de los reinos hispánicos, parece que los procesos económicos y sociales que se venían gestando en Europa aceleraron su manifestación en el Mediterráneo, en buena medida gracias al catalizador del aumento de la presión turca. Durante el reinado de Felipe II, el conflicto mediterráneo alcanzó dimensiones espectaculares, fenómeno ante el que el rey y sus consejos adoptaron toda una serie de medidas, tanto de gestión como de organización y técnicas, que tuvieron la virtud última de lograr que las escuadras de galeras de la Monarquía, junto con las de sus aliados, consiguieran frenar el avance avasallador del poder otomano sobre las aguas occidentales.

A pesar de los desastres acontecidos entre 1560 y 1562, los tremendos esfuerzos por reconstruir la armada dieron sus frutos cuando en 1563 se logró impedir que turcos y franceses tomasen Mazalquivir y Orán, donde no solo se levantó el cerco, sino que se consiguieron tomar varias naves enemigas. El Peñón de Vélez fue capturado por García de Toledo, disciplinado y estricto organizador, que había dejado su cargo como virrey de Cataluña y había sido nombrado virrey en Sicilia, así como nuevo capitán general de la Mar. En 1565 arribó el primer gran reto de Felipe II en el Mediterráneo. Solimán dispuso una grandísima armada con los corsarios Hassan y Dragut, un enorme ejército y un imponente tren de artillería de batir, con el objetivo de conquistar Malta, la llave de acceso al Mediterráneo occidental.<sup>117</sup>

Los contratiempos y la mala coordinación hicieron que las diferentes escuadras del rey tardasen más de lo previsto en reunirse en Sicilia. Paralelamente, la gran armada otomana de la cual había informaciones de que iba aparecer ese verano,<sup>118</sup> aca-

<sup>116</sup> THOMPSON, *Guerra y decadencia*: 314-315.

<sup>117</sup> Colin IMBER, «The Navy of Süleyman the Magnificent», en su *Studies in Ottoman History and Law* (Estambul: Isis Press, 1996): 1-70.

<sup>118</sup> CODOIN, vol. 29: 24-27, *García de Toledo a Felipe II*, en galera en Bayas (Nápoles), 18 de enero de 1565.

bó finalmente cayendo sobre Malta, e inesperadamente pronto. Esta situación, sumada a la indecisión del monarca, que temía las consecuencias de un nuevo desastre, hizo que García de Toledo se desesperase ante la impotencia de no poder acudir en ayuda de la isla.<sup>119</sup> Toledo opinaba que «si se pierde Malta gran cosa se pierde y, por defenderla todo se ha de hacer».<sup>120</sup> Es por ello que propuso al rey dos opciones: enfrentarse a la armada turca en el mar o intentar desembarcar un ejército en tierra, a lo que el rey contestó:

En lo que toca a pelear con la dicha armada en ninguna manera se puede ni debe hacer, y así os lo mandamos expresamente porque la desigualdad es tan grande (...), que no solo sería aventurar y poner en notorio riesgo lo de la Cristiandad, pero nuestros estados, y sucediendo como podría ser en razón desbaratados quedar sin posibilidad de poder tornar a armas en mucho tiempo, según las dificultades que ha mostrado la experiencia que hay, y reforzar y acrecentar los enemigos.<sup>121</sup>

El rey entendía lo perjudicial que resultaría perder Malta, pero temía aún más perder su armada y quedar desprotegido, no solo ante el Turco pues «los que ahora están suspensos se declararían y alterarían», es decir, Francia, Inglaterra o la quinta columna que representaban los moriscos,<sup>122</sup> podrían aprovechar la tesitura con nefastas consecuencias. Quedando entonces como única vía el desembarco en la isla, Toledo aprestó setenta galeras que remolcaron a cuarenta barcones y veinte fragatas con tropas y suministros. Tras varios malogrados intentos –debido al mal tiempo y al bloque de la armada enemiga–, logró desembarcar con éxito. Las tremendamente fuerzas inferiores que habían defendido la isla durante meses estaban a punto de rendirse, pero el socorro desmoralizó a los otomanos, que habían sufrido grandísimas bajas, y levantaron el cerco, reembarcando precipitadamente. Malta se había salvado, y con ella, la seguridad del Mediterráneo cristiano.<sup>123</sup>

La gran alarma provocada por el cerco de Malta motivó que se redoblaran los esfuerzos para aumentar el poder naval español, promoviendo la construcción de nuevas galeras en todos los arsenales, así como reforzando las fortificaciones de los presidios y plazas fuertes de los litorales africanos, italianos y de la propia Malta. Las treinta y seis galeras que conformaban las escuadras de España, Nápoles y Sicilia limpiaron la mar de corsarios, efectuando abundantes presas, mientras otra escuadra de nueve galeras se destinaba a la guarda de la costa del reino de Granada, cortando los abas-

<sup>119</sup> CODOIN, vol. 29: 175-176, *García de Toledo al secretario Francisco de Eraso*, Mesina, 2 de junio de 1565.

<sup>120</sup> CODOIN, vol. 29: 260-264, *García de Toledo al secretario Vargas*, Mesina, 5 de julio de 1565.

<sup>121</sup> CODOIN, vol. 29: 310-317, *Carta original de lo que S. M. escribió a don García de Toledo*, [Casa de] El Bosque de Segovia [actual palacio de Valsaín], 27 de julio de 1565.

<sup>122</sup> Andrew C. HESS, «The Moriscos: An Ottoman Fifth Column in Sixteenth-Century Spain», en *The American Historical Review*, 74-1 (1968): 1-25.

<sup>123</sup> A. Jorge AGUILERA LÓPEZ, «Fabricando el Socorro de Malta: Las Atarazanas Reales de Barcelona en la política Mediterránea de Felipe II (1556-1565)» (Barcelona: TFM inédito dirigido por Xavier Gil Pujol, Universitat de Barcelona, 2015). Rubén SÁEZ ABAD, *El Gran Asedio. Malta, 1565* (Madrid: HRM Ediciones, 2015).

tecimientos desde el Magreb a los moriscos,<sup>124</sup> que se habían sublevado en 1568 y esperaban recibir ayuda del sultán.<sup>125</sup>



**Asedio de Malta por parte del Imperio Otomano de Antoine Lafréry, c. 1575.**  
([Library of Congress, the Geography and Map Division](#)).

El final de la guerra granadina de Las Alpujarras<sup>126</sup> coincidió con la reconquista de Túnez por los turcos, así como con la formación de la liga cristiana impulsada por el papa, que haría posible enfrentar al poder naval otomano en Lepanto en 1571. La armada cristiana estuvo formada por doscientas ocho galeras, seis grandes galeazas venecianas artilladas con piezas de gran calibre, veintiséis naves de alto bordo y otras cincuenta naves de distinta tipología. Los turcos contaban con doscientas diez galeras y sesenta y tres galeotas. En la batalla naval subsiguiente, los cristianos perdieron

<sup>124</sup> CASADO SOTO, «Política naval y tecnología»: 293.

<sup>125</sup> Chakib BENAFRI, «La posición de la sublime puerta y de la regencia de Argel ante la rebelión de los moriscos granadinos (1568-1570): entre esperanza y decepción», en *AREAS: Revista Internacional de Ciencias Sociales*, 30 (2011): 141-146.

<sup>126</sup> Antonio DOMÍNGUEZ ORTÍZ y Bernard VINCENT, *Historia de los moriscos: vida y tragedia de una minoría* (Madrid: Alianza, 1985).



doce galeras y siete mil seiscientos hombres, a cambio de liberar a doce mil esclavos cristianos que remaban en las galeras otomanas. Además, se logró infligir más de veinte mil bajas al enemigo y capturar ciento noventa de sus embarcaciones, de las que ciento treinta útiles se repartieron entre los vencedores.<sup>127</sup> Fue una importante victoria, tanto militar como moral, pero ese éxito no fue suficiente para acabar con el poder turco, ya que ese mismo año se asentaron definitivamente en Chipre, arrebatando la isla a los venecianos. Uno de los factores más destacados recientemente como causante del triunfo cristiano es el de la gran desproporción de capacidad de fuego entre las fuerzas contendientes, no solo por lo que respecta a los cañones, sino también en la protagonizada por los arcabuces y los mosquetes, que barrieron las cubiertas de los buques otomanos.

Al año siguiente, las fuerzas cristianas en su conjunto contaban con cerca de trescientas galeras, probablemente el mayor contingente alcanzado por poder alguno en aquellos tiempos. Ello no amedrentó a los otomanos, quienes, después de movilizar todos sus recursos consiguieron lanzar al agua ciento treinta nuevas galeras. La campaña de ese año por las islas griegas no proporcionó a los aliados resultados tangibles, pues sus oponentes consiguieron evitar los choques frontales y dificultar sus progresos. Asimismo, la poca efectividad de la Liga se debió también a las desavenencias y rivalidades internas presentes desde su comienzo y que culminaron cuando Venecia decidió firmar en 1573 la paz por separado con los turcos, donde reconocía su derrota y la pérdida de Chipre, con tal de garantizar sus privilegios comerciales. A pesar de ello, ese mismo año, el medio hermano del rey Juan de Austria consigue recuperar las plazas de Túnez y Bizerta. La conquista, sin embargo, no se mantuvo, ya que al año siguiente se presentó ante La Goleta la rehecha armada turca que conquistó Túnez de nuevo.<sup>128</sup>

En los años sucesivos continuaron las acciones piráticas desde Trípoli, Túnez y Argel, así como las operaciones de castigo de las escuadras de la Monarquía. La hostilidad seguía presente, aunque algo había cambiado, y es en marzo de 1577 cuando se firmaron las primeras treguas entre Felipe II y el sultán Murad III. Esto supuso la reorganización de la fuerza naval en el Mediterráneo para la Monarquía hispánica, reduciendo el contingente a unas cien galeras, aunque si desmantelar la estructura en escuadras, las cuales tuvieron como principal misión el abastecimiento de los presidios, el transporte de tropas y el castigo a los corsarios berberiscos. Después de Lepanto, el Mediterráneo occidental quedó bajo la influencia de España, lo que en modo alguno supuso que la Monarquía hispánica lograra impedir el constante hostigamiento a la navegación y a sus costas por parte de la piratería berberisca. De hecho, la enconada y prolongada confrontación entre las dos grandes potencias de este mar puso de manifiesto que tanto las enormes ofensivas navales como la guerra menor de desgaste económico no alcanzaron a imponer un dominio claro, inequívoco y unilateral de la mar. El instrumento y la razón que paradójicamente hizo imposible

<sup>127</sup> Alessandro BARBERO, *Lepanto. La battaglia dei tre imperi* (Bari: Editore Laterza, 2010) (trad. cast. 2011).

<sup>128</sup> CASADO SOTO, «Política naval y tecnología»: 293-294.



todo ello, tanto los grandes aparatos bélicos como el corso, fue la galera y sus bases logísticas fortificadas.<sup>129</sup>

La confrontación entre los dos grandes poderes asentados en los respectivos extremos del Mediterráneo, aparte de las decenas y decenas de miles de hombres y mujeres que consumió, produjo otras víctimas de entidad colectiva, las más destacadas de las cuales fueron las repúblicas comerciales italianas de Génova y Venecia. Génova perdió en 1566 sus últimas colonias orientales, las islas de Quíos y Samos, y si mantuvo la occidental de Córcega, fue tras sostener una dilatada contienda contra la revuelta de sus habitantes insurgentes, cuya resistencia se alimentaba con ayuda turca. Venecia, a la que habían despojado de sus últimas posesiones en la península de Morea en 1540, perdió la isla de Naxos en 1566 y la de Chipre en 1571.<sup>130</sup>

Las costas de España e Italia fueron las que más directamente sufrieron la competencia de los nuevos poderes comerciales que se introdujeron en el Mediterráneo a lo largo del siglo. Si la alianza entre Francisco I y Solimán había posibilitado el crecimiento comercial entre Marsella y Estambul, los ingleses procuraron establecer consulados en Marruecos, y se estableció en Estambul la Compañía Inglesa de Levante en 1581.<sup>131</sup> Mientras que las Provincias Unidas, en la década del 1590, alcanzaban acuerdos con el sultán y se convertían en intermediarias para el comercio de la madera, el trigo y las hilaturas del mar del Norte en el Levante, de donde sacaban las materias primas propias y productos orientales, actividades intensificadas en las décadas siguientes.<sup>132</sup>

En opinión de Casado Soto, la mayor parte de las actuaciones racionalizadoras y organizativas de los asuntos navales implantadas por franceses, ingleses, neerlandeses y países bálticos durante la segunda mitad del siglo XVII, en buena medida vinieron a ser un trasunto de las inventadas y puestas en práctica por los españoles desde el reinado de Felipe II. Consistieron estas en la adopción de un conjunto de medidas que podrían ser agrupadas en cuatro categorías: las de carácter legislativo, las de naturaleza económica y fiscal, las orientadas a la racionalización de los procesos que afectaban a la construcción y logística naval y, por último, las destinadas a la creación de estructuras operativas permanentes que sostuvieron en el tiempo el aparato puesto en marcha.<sup>133</sup>

Por lo que respecta al espectacular aumento de efectivos de galeras a cargo de la Monarquía, aunque se carezca a día de hoy de estudios sistemáticos, sabemos que las setenta y nueve galeras sostenidas por la Monarquía en 1567 habían aumentado a

<sup>129</sup> David GARCÍA HERNÁN y Enrique GARCÍA HERNÁN, *Lepanto, el día después* (Madrid: Actas, 1999).

<sup>130</sup> John R. HALE, «From peacetime establishment to fighting machine: The Venetian army and the war of Cyprus and Lepanto», en *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, G. Benzone (ed.) (Florenca: Fondazione Giorgio Cini, 1974): 163-184.

<sup>131</sup> Ralph DAVIS, «England and the Mediterranean, 1570-1670», en *Essays in the Economic and Social History of Tudor and Stuart England in Honour of R. H. Tanney* (Londres: Cambridge University Press, 1961): 117-137.

<sup>132</sup> Alexander H. DE GROOT, *The Ottoman Empire and the Dutch Republic; a History of the Earliest Diplomatic Relations, 1610-1630* (Leiden: Nederlands Instituut voor het Nabije Oosten, 1978).

<sup>133</sup> CASADO SOTO, «Política naval y tecnología»: 295-296.

ciento cuarenta y seis trascurridos solo siete años, bien es verdad que una parte de ellas procedía del botín de Lepanto; pero se había asumido el mantenerlas, y el mantenimiento anual de una galera costaba casi lo mismo que su construcción.<sup>134</sup> Posteriormente, ese número se limitó a cien.<sup>135</sup>

Felipe II introdujo en el Mediterráneo cambios sustanciales respecto a la política anterior, los cuales pueden englobarse en tres tipos: los de carácter administrativo, los cuantitativos y los cualitativos. Destaca entre las decisiones administrativas la limitación de los asientos, encargando directamente a oficiales de la Corona la gestión de los barcos. Las siempre apremiantes dificultades financieras aconsejaron volver a dar por asiento las escuadras de Nápoles y de Sicilia en 1584, aunque seis años después fueron recuperadas para la administración directa de la Corona.<sup>136</sup> Asimismo, se mantuvieron directamente por oficiales de la Corona las galeras de las escuadras que pasaron a La Habana y a Cartagena de Indias con el objetivo de dejar expeditas las rutas caribeñas.<sup>137</sup>

Tras la apoteosis de Lepanto, la política de Felipe II en el flanco sur de sus dominios experimentó un cambio notable. El problema otomano, pasó a un segundo plano, mientras que el monarca se centró en establecer «escudos defensivos» en el Mediterráneo, basados en el mantenimiento y mejora de la fortificación de los presidios nor-afroafricanos y de los virreinos italianos, y apoyado con un sofisticado sistema de espionaje.<sup>138</sup> La tensión en el Mediterráneo fue disminuyendo por agotamiento de las fuerzas antagónicas. Ni Carlos V ni Felipe II lograron introducir al curso berberisco en los armisticios y treguas que firmaron con los sultanes.<sup>139</sup>

El control y la defensa de las costas y comunicaciones en el Mediterráneo exigían unas inversiones enormes y siempre crecientes. En los años setenta absorbía la mitad del presupuesto militar de la Corona, sin que los objetivos conseguidos lograran ser del todo satisfactorios. Seguía habiendo déficit de tripulaciones, cañones, remeros, así como de los demás aparejos necesarios para el avituallamiento y mantenimiento de las armadas. También era preciso sostener las aisladas guarniciones de los presidios, fortificarlos con costosas obras que entretenían a los mejores ingenieros, así como el sistema de vigilancia costera. Sabemos que, en 1576, el costo de la armada del Mediterráneo se elevó a la enorme cifra de quinientos cincuenta mil ducados; y es que el gasto anual para el mantenimiento de una galera ascendió a lo largo del reinado: los cinco mil seiscientos cincuenta y cuatro ducados de 1571, diez años más tarde

<sup>134</sup> CASADO SOTO, «Política naval y tecnología»: 295-296.

<sup>135</sup> A pesar de que Juan de Austria y García de Toledo entre otros, eran partidarios de aumentar la armada hasta superar las trescientas. THOMPSON, «Las galeras en la política»: 107-108.

<sup>136</sup> THOMPSON, *Guerra y decadencia*: 204-207.

<sup>137</sup> Bibiano TORRES RAMÍREZ, «La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI», en *América y la España del siglo XVI* (Madrid: Centro Superior de Investigaciones Científicas, 1983): 115-125.

<sup>138</sup> Carlos CARNICER y Javier MARCOS, *Espías de Felipe II: los servicios secretos del Imperio español* (Madrid: La Esfera de los Libros, 2005).

<sup>139</sup> Francisco VELASCO HERNÁNDEZ, *Corsarismo, piratería y guerra costera en el Sureste español: el acoso turco berberisco a las costas de Alicante, Murcia y Almería en los siglos XVI y XVII* (Murcia: Ediciones Nova Spartaria, 2019).

habían ascendido a quince mil. Ello obligó a replantear el sistema de asiento para solventar el problema financiero que suponía mantener las diferentes escuadras de galeras de forma permanente, de manera que se volvió a dudar entre la administración directa por la real hacienda o la cesión en asiento de las escuadras.<sup>140</sup>

Durante los años setenta se empieza a gestar un cambio evidente ya en la siguiente década, el denominado «giro atlántico». Las treguas con los otomanos, la complicación con la revuelta neerlandesa, la implicación en las guerras de religión francesas, la incorporación de la Corona de Portugal al patrimonio de Felipe II y la guerra abierta contra la Inglaterra de Isabel, implican que la atención y recursos que se habían viniendo invirtiendo en el Mediterráneo se desvíen hacia el Atlántico. A partir de ese momento, el peligro para el Mediterráneo español no llega por el este, sino por el oeste, a través del estrecho de Gibraltar. Los corsarios magrebíes se trasladaban a occidente para atacar las islas, las costas atlánticas y las flotas de Indias, a los que se les sumaron los ingleses y neerlandeses que se adentraban también en el Mediterráneo.<sup>141</sup> Tal y como advierte Thompson, la consecuencia de la fusión de ambos frentes significó que las galeras hubieran de enfrentarse a bajeles de mayor envergadura, lo que les obligó a aumentar su tamaño y adaptar nuevamente su diseño, al mismo tiempo que esta guerra permanente, a diferencia de durante sus enfrentamientos veraniegos contra las armadas turcas, les obligaba a estar operativas incluso en invierno.<sup>142</sup>



***Episodio del combate naval de Lepanto de Antonio de Brugada, c. 1856. (Foto: [Archivo Fotográfico Museo Nacional del Prado. Museo Nacional del Prado, en depósito en el Museu Marítim de Barcelona](#)).***

<sup>140</sup> CASADO SOTO, «Política naval y tecnología»: 298-300.

<sup>141</sup> FRANCISCO VELASCO HERNÁNDEZ, «Corsarios y piratas ingleses y holandeses en el Sureste español durante el reinado de Felipe III (1598-1621)», en *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 32 (2012): 89-118.

<sup>142</sup> THOMPSON, «Las galeras en la política»: 112-113.

Se ha venido considerando que, a partir de este período, las galeras entran en decadencia, algo que debe matizarse, puesto que lo que entró en decadencia o lo que cambió fue el modo de hacer la guerra en el Mediterráneo. La decadencia no fue de la galera, sino de la armada de galeras. Se trata de un cambio en el papel estratégico de las galeras: ya no son instrumentos de guerra pensados para enfrentarse a otra armada igual, como sucedió en Préveza o Lepanto, sino que potenciaron ese otro uso estratégico: el de guardacostas. Las galeras pasaron a emplearse mayormente a las rápidas galeotas de Berbería y a los buques atlánticos que merodeaban tanto en el océano abierto como en el mar cerrado las posesiones del rey Habsburgo. Las escuadras de galeras redujeron sus números progresivamente. De las cien establecidas a partir de 1576, a la muerte de Felipe II en 1598 se contaban setenta y tres, número que se fue reduciendo durante el siglo XVII. Las escuadras de galeras tenían menos efectivos, pero, a nivel individual, las galeras aumentaron: tanto en tamaño como en tripulación (más remeros, más marineros, más soldados), así como en poder de fuego, pues contaban con más y poderosa artillería.<sup>143</sup>

Este cambio de paradigma afectó gravemente a las provincias de Levante, las cuales se habían implicado de lleno, especializado y beneficiado en la construcción naval y en la guerra en el Mediterráneo.<sup>144</sup> Esto afectó con severidad a Cataluña, y especialmente a las Atarazanas Reales de Barcelona, cuya actividad cayó en picado ya durante la última etapa del reinado de Felipe II. Todo ello, además, sin que el problema y la mayor preocupación del territorio, como eran los ataques corsarios, se hubieran solucionado. No es de extrañar que en las Cortes de 1599 se celebrase tan efusivamente la gracia hecha por Felipe III de conceder a Cataluña la posibilidad de armar su propia escuadra de galeras, con la esperanza de reactivar y mantener esa industria naval y, al mismo tiempo, proteger sus costas, comercio, habitantes y almas.<sup>145</sup>

<sup>143</sup> THOMPSON, «Las galeras en la política»: 115.

<sup>144</sup> La reciente obra de Manuel LOMAS CORTÉS, *Governing the Galleys: Jurisdiction, Justice, and Trade in the Squadrons of the Hispanic Monarchy (Sixteenth-Seventeenth Centuries)* (Leiden y Boston: Brill, 2020), explora las galeras, su mundo y su influencia no solo en el aspecto político y militar, sino también en el jurídico, comercial y económico.

<sup>145</sup> «Considerant la present Cort els grans i innumerables danys que els turcs, moros i altres enemics de la Santa Fe Catòlica, corsaris i pirates que d'ordinari van en cos per aquests mars i costa del present Principat de Catalunya i Comtats de Rosselló i illes adjacents, [que] causen i donen no sols en captivar i prendre vaixells que naveguen per elles impeding tot comerç de les mercaderies; i saquejant i cremant pobles, cases, masies, esglésies i robant totes altres coses de fruit i altres provisions i bastiments en tan gran dany com és notori; però encara en captivar molt gran nombre de persones de tots estaments i edats i portar a aquelles a Barbaria i altres parts, ahont pateixen miserable servitud, i el que és pitjor, que molts d'ells, per la flaqueza de l'edat o sexe o per no poder sofrir els treballs i esclavitud que els fan patir, s'aparten de [la] nostra Santa Fe Catòlica, renegant d'ella i adherint-se a la malvada secta de Mahoma, perdent ses ànimes miserablement. I dels altres que poden rescatar-se traient tots anys grans sumes de diners que amb elles armen ses armades i tenen major poder per ofendre'ns i danyar, debilitant les forces d'aquests Regnes i augmentant les seves en gran dany i pèrdua de l'honor i hisendes dels poblats de dits Principat i Comtats i de les ànimes que perden. Per això, suplicant a Sa Majestat les necessitats de [la] dita Cort, li plaïa establir i ordenar amb llur consentiment que sien armades quatre galeres a gasto i despeses de la Generalitat.» ACA, Gen., serie G, n.º 135-1, f. 1v-1r, *Registre i dietari per raó de les quatre galeres*. Barcelona, 1599.

Sea como fuere, a pesar de todas las dificultades, limitaciones, retos y contratiempos, a lo largo del reinado de Felipe II la Monarquía fue capaz de levantar armadas y sostener y ampliar su poderío marítimo tanto en el Mediterráneo como en los demás mares y océanos en los que estaba presente. A la muerte de Felipe II se mantenía irresuelto el problema de la administración de la fuerza naval mediterránea, entre otras razones porque, tras la firma de la tregua con el sultán, el rey –como hizo su padre–, prestó atención a las necesidades de otros ámbitos geográficos, relegando la problemática mediterránea a un segundo plano, con el que su heredero tendrá que lidiar.<sup>146</sup>

## Enseñorear los mares: expectativa y realidad naval en el reinado de Felipe III (1599-1621)

Felipe II, antes de morir, quiso dejar a su hijo unos reinos en paz y, por eso, firmó poco antes de morir la paz de Vervins con Francia, por la que ambas potencias se devolvían las plazas conquistadas. Cuando Felipe III heredó el trono, encontró una Monarquía exhausta por las guerras, que la habían agotado económicamente. Unos ejércitos, ya exhaustos, habían conseguido mantener su supremacía en Europa, pese a que cada vez encontraban una mayor resistencia por parte de los enemigos. En materia naval, las cosas tampoco iban mejor. El desastre de la armada de 1588 frente a las costas de Inglaterra fue un duro varapalo para Felipe, a pesar de que inmediatamente el viejo monarca se empleó en la construcción de nuevos navíos que le permitieran restablecer su poder marítimo ante la necesidad de proteger su imperio americano. Gracias al Servicio de Millones votado en las Cortes, durante la década de 1590 Felipe II dispuso de una potente flota naval, la Armada del Mar Océano, que a finales del reinado constaba de cuarenta y seis barcos,<sup>147</sup> con la que poder hacer frente a Inglaterra.

En el Mediterráneo, el éxito de Lepanto se evaporó rápidamente ante la reorganización de la flota turca, ya al año siguiente, y que en 1577 recuperaba sin dificultades la fortaleza española de La Goleta, frente a las costas de Túnez. Sin embargo, a partir de ese momento, la confrontación entre España y el Imperio turco comenzó a remitir, dado que tanto una como el otro tenían sendos frentes a los que acudir. Felipe II centró sus esfuerzos en la consolidación y protección de las flotas atlánticas, que traían la plata de Indias, mientras que el Gran Turco tuvo que emplear sus fuerzas en combatir a los persas que amenazaban la parte oriental de su imperio. Esta distensión entre ambas potencias se tradujo en una reducción de las escuadras de galeras de la Monarquía hispánica, por cuanto, además de que se creían ya innecesarias la existencia de grandes escuadras como las empleadas en Lepanto, estas también habían demostrado ser muy difíciles de mantener. Ciertamente, en el primer caso, la Monarquía abogó por la existencia de escuadras más pequeñas y con una mayor capacidad de

<sup>146</sup> CASADO SOTO, «Política naval y tecnología»: 289-301.

<sup>147</sup> David GOODMAN, *El poderío naval español: historia de la armada española del siglo XVII* (Barcelona: Península, 2001): 29.



maniobra; en el segundo, el agotamiento de los recursos financieros y materiales de la Corona obligaba a reducir los gastos destinados a la construcción y mantenimiento de las galeras, por lo que era aconsejable disminuir su número.

Subido al trono Felipe III, su intención en materia marítima era continuar con la obra de su padre y garantizar un poder naval fuerte que le permitiera mantener la conexión con los diversos territorios y reinos que conformaban la Monarquía. Enseñar los mares, como le venían recordando algunos tratadistas y expertos en la materia, era, pues, el medio más eficaz de mantener la hegemonía política en el mundo. En su *Discurso político al rey Felipe III al comienzo de su reinado*, Baltasar Álamos de Barrientos escribía:

Y siendo señor del mar, no solamente poseerá éste, sino también la tierra; y tendrá socorro a mano contra las violencias de los enemigos públicos y con qué reprimir las malas intenciones de los enemigos secretos o amigos aparentes y reconciliados, y que no aborrecen su grandeza menos que los primeros. Y es cosa ésta que siendo para su defensa, y con nombre de ella, y convirtiéndose en provechoso y acrecentamiento de sus naturales, sustentarán de buena gana aquellos reinos.<sup>148</sup>

En la parte que se refiere a la importancia de tener una marina potente para mantener la hegemonía en Europa, Álamos de Barrientos tenía razón; sin embargo, en lo referente a su sustento y financiación por parte de los distintos reinos de la Monarquía, no estaba tan claro que así fuera a ser. Las armadas y escuadras de galeras consumían gran parte del presupuesto militar de la Monarquía, y no fue fácil encontrar la colaboración de los reinos. Algunos años más tarde, en concreto en 1617, el secretario de la marina, Martín de Aróstegui, insistía a Felipe III que, por tener sus reinos y territorios tan dispersos entre sí, frente a otras potencias que, como Francia, los tenía a todos unidos, era necesario tener una fuerza naval potente, con barcos de la calidad, tamaño y fuerza adecuados.<sup>149</sup> Ambas opiniones iban en la línea apuntada por Giovanni Botero en su *Razón de Estado*, tratado político aparecido en 1589 y que gozó de gran éxito y distribución en España en las décadas siguientes, y que abogaba también por tener unas fuerzas navales potentes.<sup>150</sup>

Por eso, rápidamente, se dispuso a reforzar sus efectivos navales. Felipe III emprendió pronto campañas para debilitar el poderío inglés, aunque con el mismo mal resultado que las últimas expediciones llevadas a cabo por su padre entre 1596 y 1597, pues la expedición de 1601 contra la reina inglesa acabó en fracaso. Tras esta, no se produjeron más expediciones contra Inglaterra, ya que Felipe III firmó la paz con Jacobo I: ambas monarquías estaban agotadas económicamente.<sup>151</sup> Por el contrario, la situación en Flandes le era más favorable. La flota de galeras de Federico Spí-

<sup>148</sup> Baltasar ÁLAMOS DE BARRIENTOS, *Discurso político al rey Felipe III al comienzo de su reinado*, 1598 (Barcelona: Anthropos, 1990): 70.

<sup>149</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 30-31.

<sup>150</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 30.

<sup>151</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 34.

nola, hermano de Ambrosio, mantuvo a raya a los neerlandeses durante los primeros años del reinado, apresando muchos barcos y ahogando su comercio. De este modo lo expresó Cesáreo Fernández Duro en su *Armada española*: «Desde el principio causó imponderable extorsión con tan reducida fuerza, atacando a las flotillas de pesca, a los convoyes del comercio, al cabotaje y a los puertos». <sup>152</sup> Por desgracia para Felipe III, Federico Spínola falleció en 1602, cuando combatía a los neerlandeses en La Esclusa; su escuadra de galeras quedó dispersa y algunas unidades hundidas. <sup>153</sup> En estos primeros compases del reinado de Felipe III, las operaciones navales de la Monarquía adolecieron de la falta de continuidad en las asignaciones monetarias, ya que las arcas estaban agotadas. <sup>154</sup>

Felipe III confió, entonces, sus fuerzas navales al duque de Medina Sidonia, que, pese al fracaso cosechado en la jornada de Inglaterra de 1588, contó con el apoyo del nuevo soberano y, sobre todo, de su con-suegro, el duque de Lerma. Así, no solo le fueron confirmados sus cargos de capitán general del mar Océano y de la costa de Andalucía, sino que también vio aumentadas sus atribuciones en asuntos marítimos, como el despacho de flotas, armamento de escuadras, proposición de la oficialía, etc. <sup>155</sup> Además, consiguió que fuese designado como su sucesor en el cargo su hijo el conde de Niebla, yerno de Lerma, para cuando él falleciera. <sup>156</sup>

En el Mediterráneo, el enemigo principal de la Monarquía continuaba siendo los piratas del norte de África que asolaban las costas levantinas de la península y, sobre todo, las costas de Italia e islas del Mediterráneo, especialmente Sicilia, Córcega, Cerdeña y Baleares. En esos años, el más temido de todos ellos era el renegado neerlandés Jan Janszoon van Haarlem, conocido como Murat Rais, con base en Argel y en Larache. En 1598, ante el inminente pasaje de la reina Margarita a España, se temía que Murat Rais estaba preparando su escuadra para intentar hacerse con alguna captura de renombre y, quien sabe, si no la propia reina. <sup>157</sup> Por eso, en las Cortes de Barcelona de 1599, Felipe III no tuvo ningún reparo en acceder a la petición de los diputados del General de Cataluña de crear, la anteriormente citada, escuadra de cuatro galeras, financiadas por ellos mismos, con el objetivo de ahuyentar a los piratas norteafricanos y proteger las costas de Cataluña, Valencia y Baleares de sus ataques; <sup>158</sup> aunque hasta 1608 la escuadra no cobró forma. Por su parte, el reino de Valencia, que había solicitado, ya en tiempos de Felipe II, el derecho de tener su propia escuadra de cuatro galeras y que no lo había conseguido en primera instancia, lo obtuvo posterior-

<sup>152</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 3: 214.

<sup>153</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 3: 223.

<sup>154</sup> Magdalena de Pazzis PI CORRALES, *Tercios del Mar. Historia de la primera Infantería de Marina española* (Madrid: Esfera de los Libros, 2019): 51.

<sup>155</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 3: 207-208.

<sup>156</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 3: 208.

<sup>157</sup> CHAMORRO ESTEBAN, A., *Barcelona y el rey. Las visitas reales de Fernando el Católico a Felipe V* (Barcelona: La Tempestad, 2017): 81.

<sup>158</sup> Sobre la creación de esta escuadra y la protección del litoral catalán, véase.

mente, eso sí, como petición propia del duque de Lerma, con base en su posesión de Denia y con derecho a dirigirla y nombrar a sus capitanes.<sup>159</sup> Por aquel entonces, las galeras todavía formaban parte importante de las fuerzas navales de la Monarquía. Durante el reinado de Felipe III, estas dos escuadras se unirían a las cuatro ya existentes, es decir, la escuadra de galeras de España, la escuadra de Nápoles, la escuadra de Sicilia y la escuadra de Génova, comandada esta última por el duque de Tursi.

Durante estos primeros años de la centuria, las galeras eran importantes para la vigilancia de la costa, la persecución y apresamiento de embarcaciones enemigas, el transporte de tropas y las operaciones anfibias. En este sentido, las galeras eran esenciales para mantener la política de control de los principados y repúblicas del norte de Italia que llevó a cabo Felipe III.<sup>160</sup> He aquí la doble funcionalidad de la marina mediterránea en los siglos modernos, apuntada por Miguel Ángel Bunes Ibarra: la comunicación entre los diversos territorios de la monarquía de los Habsburgo y la defensa de sus posesiones ante el avance otomano y norteafricano.<sup>161</sup> Sin embargo, los intentos por tomar Argel fracasaron, entre ellos el de Juan de Cardona quien en, 1601, ante la imposibilidad de atacar Argel o Bujía, ambas bien protegidas y guarnecidas por las armas turcas y berberiscas, decidió regresar a Cartagena, donde se disolvió la armada para hacer la correspondiente internada.<sup>162</sup> La conquista de Argel era codiciada por los reyes de la Casa de Austria en cuanto encarnaba el valor cristiano del soberano y le otorgaba reputación y fama a su promotor.<sup>163</sup> A principios de 1603, se expidió título de capitán general de las galeras de España a favor de Manuel Alfonso de Guzmán el Bueno, conde de Niebla, yerno de Lerma. Fernández Duro ponía en duda su conveniencia al decir que se le había dado el más ambicionado puesto de la marina sin haber pasado por los inferiores.<sup>164</sup> Sin duda, la relación de parentesco del conde de Niebla con Lerma fue esencial para su nombramiento.

La desatención a las galeras, propia de los últimos años del reinado de Felipe II, repercutió directamente en la situación que heredó su hijo, con unas costas entregadas a la acción del corso berberisco debido a la drástica reducción de las escuadras de galeras. En este sentido, el reinado de Felipe III significó un retorno al interés por las galeras gracias a la prevalencia en la corte de «consejeros medite-

<sup>159</sup> Sobre la escuadra de galeras de Lerma, véase Manuel LOMAS CORTÉS. «Las galeras de Dénia y el Duque de Lerma: un proyecto defensivo del litoral valenciano a comienzos del siglo XVII», en *Felipe II y Almazarrón: la construcción local de un Imperio global*, vol. 1, *Vivir, defender y sentir la frontera*, María Martínez Alcalde y José Javier Ruiz Ibáñez (coords.) (Murcia: Universidad de Murcia, 2014): 249-264.

<sup>160</sup> Bernardo J. GARCÍA GARCÍA, *La Pax Hispánica* (Leiven: Leiven University Press, 1996: 74, citado en Valentina CIPOLLONE, «La política navale della Spagna nel fronte mediterraneo (1635-1678)» (tesis doctoral inédita, Cagliari: Università degli Studi di Cagliari, 2011): 38.

<sup>161</sup> Miguel Ángel BUNES IBARRA, «La defensa de la Cristiandad: las armadas en el Mediterráneo durante la Edad Moderna», en *Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII)*, Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES (coord.), *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos* (2006): 77.

<sup>162</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 3: 243.

<sup>163</sup> BUNES IBARRA, «La defensa de la Cristiandad»: 92.

<sup>164</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 3: 244.

rráneos», convencidos de la importancia de las galeras para múltiples funciones.<sup>165</sup> Era obligado, pues, reforzar y aumentar las unidades de sus escuadras y evitar la pérdida progresiva de buques. Para ello, aprobó unas nuevas ordenanzas en 1607, que cabe contextualizar en el propósito de la nueva Monarquía por reforzar sus fuerzas navales.

Hay recordar, en ese sentido, que, un año antes, Felipe aprobó unas nuevas ordenanzas para la Armada de Indias con las que pretendía asegurar la llegada de la plata americana. Entre otras muchas medidas, las ordenanzas de la Armada contemplaban: la mejora de las condiciones de vida de los marineros y una mayor honra y recompensa por sus servicios; la desaparición de la distinción entre soldados de mar y tierra; un mayor cuidado en la formación de pilotos, capitanes, artilleros y resto de oficialidad; la conservación de los bosques y, en concreto, de los árboles más óptimos para la construcción naval; la flexibilización de los préstamos a los armadores, aunque se limitó la capacidad de carga de los buques para favorecer su función militar; la regulación del sueldo de la maestranza; el aumento del sueldo por tonelada y día de servicio de las embarcaciones particulares al rey, o la unificación de medidas de los buques y su limitación.

En 1606 Felipe III podía contar con tan solo sesenta y tres galeras, muy lejos del número de unidades disponibles de su padre. La causa de este descenso de galeras era, lógicamente, el elevado coste de construcción y mantenimiento de las escuadras. Por eso, las nuevas ordenanzas de galeras de 1607 servirían para sanear su administración y finanzas y ganar eficacia. La renovación por parte del papa de la bula de cruzada, el subsidio y el excusado, permitía a Felipe III disponer anualmente de una importante suma de dinero para destinar a las galeras. Tocaba ahora reorganizar su gestión para poder hacer efectivo el control sobre el Mediterráneo occidental.

Las ordenanzas abordaban todos los aspectos de administración y gestión de las galeras. Regulaban el tamaño de los buques y su número de bancos. Durante las décadas finales del siglo XVI se tendió a construir buques cada vez más grandes, tanto en navíos como en galeras. Sin embargo, a principios de la centuria siguiente, la menor maniobrabilidad y lentitud de las embarcaciones obligó a disminuir su tamaño. Así, las Ordenanzas de 1607 establecían el número de bancos que debería tener cada tipo de galera, fijándose en veintiséis bancos las galeras ordinarias, veintiocho las capitanas, veintisiete las patronas y veinticinco las sutiles. Del mismo modo, con relación al tamaño y tipología de la galera se debía ajustar su tripulación y gente de cabo y de remo. Se ejercía un mayor control sobre las finanzas de las galeras, ejerciéndose una mayor vigilancia sobre los oficiales encargados de su gestión y sobre la trayectoria del dinero destinado a las galeras. Se trató de poner remedio al derroche reduciendo las raciones de la oficialidad, al mismo tiempo que se mejoraban las de los marineros. Ciertamente, era necesario mejorar las condiciones de vida de la gente de a bordo de las galeras, y de la gente de cabo y remo ya que empezaba a escasear marinería ex-

<sup>165</sup> Bernardo J. GARCÍA GARCÍA, *La Pax Hispánica. Política exterior del Duque de Lerma* (Leuven, Leuven University Press, 1996): 161.

perta y gente de remo, debido a las penosas condiciones de vida en los buques. Mejor alimentación, mejor vestimenta y un incipiente servicio médico para todos ellos eran medidas que, sin duda, harían más soportable la dura vida en el mar. De una manera muy gráfica, lo explicó Cesáreo Fernández Duro:

Por celo del piadoso príncipe Filiberto, el pase en consideración de los infelices forzados de cosas a personas; de instrumentos a hombres, si delincuentes, necesitados del alimento del cuerpo y del alma, que desde entonces empezó a suministrárseles, curando sus dolencias en hospitales.<sup>166</sup>

Felipe III destinó doce mil ducados para cubrir todos los gastos ordinarios de las galeras, priorizando su aprovisionamiento y mantenimiento. Para conseguir este control férreo de las finanzas, se ordenó que cada cuatro meses se hiciese un recuento de todos los gastos y consumo de cada una de las galeras, así como de la gente embarcada en ellas.<sup>167</sup> Estos registros debían efectuarse incluso durante los períodos de inactividad de las galeras, es decir, la invernada o cuando estuvieran ancladas en algún puerto a la espera de zarpar para otro destino. Además, se regularon las competencias del capitán general y de la oficialidad de las galeras, incluido el complejo sistema de saludos y cortesías entre las diversas galeras, escuadras, o cuando estas llegaban a puerto. El nuevo capitán de las galeras era Pedro de Toledo. Y es que, tras el desastre de 1607 de la Armada del Mar Océano en Gibraltar, Felipe III se vio obligado a prescindir de los servicios del inexperto conde de Niebla, expidiéndose título de capitán general de las galeras de España a favor de Pedro de Toledo, marqués de Villafranca y duque de Fernandina. Eso sí, Toledo estaría supeditado a las órdenes dictadas por el duque de Medina Sidonia que todavía conservaba su liderazgo al mando de las fuerzas navales, pese a sus continuos reveses. Sin duda, Medina Sidonia gozaba de una mayor aceptación entre en la corte que entre la opinión pública.<sup>168</sup>

La paz firmada con Inglaterra en 1604 y la tregua de doce años ratificada con las Provincias Unidas en 1609 permitían a Felipe III centrar sus esfuerzos en el Mediterráneo para luchar contra los corsarios norteafricanos y turcos que continuaban asolando las costas italianas y españolas a sus anchas. Las reformas de 1607 permitieron aumentar el número de unidades de la escuadra de galeras de España hasta los doce buques. No obstante, las ordenanzas no habían conseguido sanear la administración y finanzas de las galeras, donde las corruptelas continuaban minando los esfuerzos de la Monarquía por mejorar la efectividad de sus fuerzas navales. La especulación llevada a cabo por proveedores y veedores con los bastimentos y pertrechos de las galeras fue constante durante el reinado de Felipe III, lo que iba en detrimento de los propios buques. No obstante, esta corrupción no era más que un reflejo de la existente en otras parcelas de poder de la Monarquía, comenzando por el todo-

<sup>166</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 3: 435.

<sup>167</sup> CIPOLLONE, «La política navale»: 44.

<sup>168</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 3: 236.



poderoso Lerma, cuya clientela de familiares y servidores impidió el saneamiento de la Monarquía.<sup>169</sup>

La lucha contra el islam emprendida por Felipe III no solo se limitó al ámbito naval. Todo lo contrario. En la península, el rey ejecutó un proyecto que ya había ideado su padre: la expulsión de los moriscos. Estos estaban en el disparadero de muchos, acusados principalmente de actuar como quinta columna de los corsarios berberiscos que, como queda magistralmente reflejado en las obras de Cervantes, desembarcaban en las costas del levante español y arrasaban cuanto encontraban a su paso, haciendo gran daño y, sobre todo, capturando a un gran número de personas que conducían a sus bases del norte de África como cautivos. El decreto de expulsión fue firmado por el rey el 4 de agosto de 1609, y obligaba a todos los moriscos de España a abandonar la península, empezando por los del reino de Valencia, donde había una mayor concentración de ellos. El 11 de octubre se produjo el primer embarque de moriscos en lo que constituyó un drama humano. Para su traslado a los puertos de Berbería, el rey dispuso de las galeras de la escuadra de España, además de las cuatro de Cataluña y las cuatro de Portugal y la Armada del Mar Océano. Manuel Lomas Cortés se ha encargado del estudio de los preparativos navales de la expulsión y su ejecución.<sup>170</sup>

Parecía ese año propicio para la lucha contra el corso musulmán, pues, en junio de ese mismo año, Luis Fajardo había obtenido una gran victoria al acabar en La Goleta con una escuadra corsaria, incendiando varios de sus navíos. Además, en noviembre de 1610, el enclave corsario de Larache se entregaba al marqués de San Germán, que con tres mil infantes hasta allí había llegado con las galeras de Pedro de Toledo.<sup>171</sup> Sin embargo, la expulsión de los moriscos no tuvo los efectos esperados a la hora de atajar el problema de los ataques de los corsarios norteafricanos, sino que continuaron, y ahora, además, con muchos de los expulsados con sed de venganza. Y no solo eso, también habían dejado de usar sus tradicionales embarcaciones de remos para atacar las costas españolas e italianas con rápidos veleros.<sup>172</sup> Además, habían creado una nueva base en La Mamora donde fondear sus barcos, tras la toma de Larache.

Por su parte, en 1611, el duque de Osuna, Pedro Téllez Girón, a la sazón virrey de Sicilia, inició por cuenta propia una serie de acciones navales con sus propias embar-

<sup>169</sup> Sobre la corrupción durante el reinado de Felipe III y, en concreto, del duque de Lerma, véase Alfredo ÁLVAR EZQUERRA, *El duque de Lerma. Corrupción y desmoralización en la España del siglo XVII* (Madrid: La Esfera de los Libros, 2010).

<sup>170</sup> Manuel LOMAS CORTÉS, «La organización naval hispánica y la expulsión de los moriscos (1609)», en *Estudis: revista de historia moderna*, 31 (2005): 301-320; *La expulsión de los moriscos del reino de Aragón: política y administración de una deportación: 1609-1611* (Teruel: Centro de Estudios Mudéjares, 2008); *El puerto de Denia y el destierro morisco (1609-1610)* (Valencia: Publicacions de la Universitat de València PUV, 2009); *El proceso de expulsión de los moriscos de España (1609-1614)* (Valencia: Publicacions de la Universitat de València PUV, 2011).

<sup>171</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 3: 328.

<sup>172</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 38.

caciones. El duque quería demostrar que era posible hacer frente a los turcos y a los piratas de Argel, ya que había instrumentos para ello; únicamente se necesitaba predisposición, y era esta la que les faltaba a los gobernantes. Por eso, creó su propia escuadra, construyendo él mismo una galera capitana y una sencilla y nombrando él mismo a sus capitanes. Atacó la isla de los Quérquenes, donde hizo bastantes prisioneros alárabes que destinaría a las escuadras de la Monarquía. Al año siguiente, su capitán Antonio Pimentel se dirigió con seis galeras al puerto de Túnez, donde sorprendió a los corsarios norteafricanos que allí se resguardaban, causándoles gran daño. Y, poco después, junto con las galeras de Nápoles, su escuadra saqueó y destruyó Biserta, otro nido de corsarios donde se habían construido unas atarazanas y unos almacenes de pertrechos. Incluso quiso dotar a su escuadra de bajeles de vela, es decir, de alto bordo,<sup>173</sup> algo que todavía no entraba en la concepción de navegación por el Mediterráneo de la Monarquía, que quedaba reservada a las galeras. Claro está, las acciones llevadas a cabo por el duque de Osuna levantaron todo tipo de envidias y sospechas en la corte, porque actuaba por cuenta propia sin seguir las órdenes recibidas de sus superiores. No solo eso, sino que el óptimo estado de sus galeras, bien provistas de todos los pertrechos necesarios y con sus marineros y chusma bien alimentada, generaba el recelo del recién nombrado capitán general de la Mar, el infante Emanuel Filiberto de Saboya, sobrino de Felipe III e hijo del duque de Saboya, cuyas galeras, las de la escuadra de España, no estaban, ni de lejos, tan bien armadas ni provistas de bastimentos.

Ciertamente, en 1612, Felipe III nombró a su sobrino, Emanuel Filiberto, capitán general de la Mar, con la intención de mantener a su padre, el duque de Saboya, en la órbita española, porque este debía muestras inequívocas de acercamiento a la Francia de Luis XIII. El nombramiento de Emanuel Filiberto, en palabras de Fernández Duro, cercenaba las atribuciones del capitán general de las galeras de España y del capitán general de la costa de Andalucía. Por eso, tanto Pedro de Toledo como el duque de Medina Sidonia se sintieron agraviados por el nombramiento del infante de Saboya. En 1615, Emanuel Filiberto volvió a proponer al duque la conquista de Argel, siempre en la mente de los gobernantes españoles desde tiempos de Fernando el Católico. Además, propuso al duque de Lerma y al rey la creación de la Escuadra de la Guarda del Estrecho, con el objetivo de proteger las costas de Andalucía y el paso de los barcos de la Monarquía por aquellas aguas.<sup>174</sup>

El rey cedió a las presiones de la corte y de los generales que recelaban del duque de Osuna y prohibió el corso para impedir, de este modo, que la escuadra de Osuna tuviese licencia para practicarlo. Además, ordenó el paso del duque a Nápoles para ser virrey de aquel reino, cuya escuadra dependía directamente del rey. Con estas dos medidas la Corona trataba de cortar las alas al duque de Osuna, frenando sus ambiciones personales y, sobre todo, su manera de actuar por cuenta propia y a expensas de las órdenes de la corte. Sin embargo, el duque no cejó en su empeño de lu-

<sup>173</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*: 337.

<sup>174</sup> BUNES IBARRA, «La defensa de la Cristiandad»: 93.

char contra los enemigos de la Monarquía con decisión, y por cuenta propia. Así, tras haber obtenido sus últimos éxitos contra el corso musulmán todavía siendo virrey de Sicilia, en cuanto llegó a Nápoles se lanzó a la construcción de nuevos galeones. La escuadra de Osuna, de pocas unidades, aunque de gran calidad y, sobre todo, bien armadas y provistas de todo lo necesario para la navegación y combate, siguió sumando victorias, como la obtenida por su capitán Francisco de Ribera en julio de 1616 en el cabo de Celidonia, en la isla de Chipre. La artillería en los costados de los navíos era una gran ventaja a la hora de combatir con la escasa artillería que podían montar las galeras en proa o popa. En este sentido, la estrategia naval del duque de Osuna, concretamente en cuanto a la tipología de embarcación a utilizar en su escuadra, adelantaba, en mucho, a la de la Monarquía, que todavía confiaba su estrategia en el Mediterráneo a las escuadras de galeras.

Sin embargo, no solo los corsarios musulmanes y los turcos amenazaban al poder español en las aguas italianas, Venecia había llegado a un acuerdo con los rebeldes neerlandeses para recibir en su territorio ayuda militar, que sería transportada en un convoy de veintiuna naves.<sup>175</sup> Dado que los ministros de la Monarquía vacilaban si romper o no con Venecia, el duque de Osuna trató de impedir la llegada de los neerlandeses a Italia. La marina de Venecia era, sin duda, una importante competidora del poder marítimo español en el Mediterráneo occidental, con una fuerza naval que se podía equiparar, o incluso superar, a la española, como ha advertido Guido Candiani, según una relación anónima de 1607, donde se comparan ambas armadas en caso de un conflicto entre la Señoría de Venecia y España.<sup>176</sup> Mucho más peligrosa resultaría ahora, si le sumamos el apoyo militar neerlandés. En este punto, Francisco de Ribera, el capitán de la escuadra del duque de Osuna, infligió gran daño a los intereses venecianos cañoneando a la escuadra de la Serenísima y logrando desembarcar un buen número de soldados en tierra, que atacaron todo lo que encontraron a su paso.<sup>177</sup> Pese a las paces firmadas entre la Monarquía y Saboya, y entre Venecia y el Imperio, entre 1617 y 1618 continuó una guerra no declarada entre Venecia y la escuadra del duque de Osuna. Así lo expresa Cesáreo Fernández Duro en su *Armada española*:

Es hecho curioso entre los que la historia registra, el estado de guerra entre las armadas de Nápoles y de Venecia, estando ésta en paz con España y manteniéndose en las respectivas Cortes Embajadores que ofrecían continua seguridad de amistosas disposiciones.<sup>178</sup>

<sup>175</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 3: 347.

<sup>176</sup> La relación en cuestión lleva el título de *Discorso e comparatione delle forze maritime del Re (di Spagna) con quelle dei veneziani e come potese S. M. aggrandirsi e migliorar le sue ármate nel Mare Mediterraneo*, en Guido CANDIANI, G., «Galee forzate o di libertà: una comparazione tra la marina veneziana e quella spagnola all'indomani della contesa dell'interdetto (1607)», en *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica: Política, Estrategia y Cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, Enrique García Hernán y Davide Maffi (eds.) (Madrid: CSIC, Fundación Mapfre y Laberinto, 2006): 947-964.

<sup>177</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 3: 348.

<sup>178</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 3: 348.

En 1618 daba inicio la Guerra de los Treinta Años, un conflicto originado en el polvorín que resultaba ser el Sacro Imperio Germánico. Felipe III no dudó un segundo en apoyar a su primo el archiduque Fernando frente a las pretensiones de Bohemia. Por si fuera poco, las Provincias Unidas y Venecia firmaban en 1619 un tratado de cooperación que, sin duda, perjudicaba directamente los intereses de la Monarquía hispánica. El flujo constante de soldados enviados por Felipe III en ayuda del archiduque Fernando obligaba a aumentar considerablemente la actividad de las galeras, encargadas del transporte de tropas y pertrechos militares. Pero la entrada de España en la guerra significó un importante incremento del gasto militar que, en buena medida se destinaba a la paga de los tercios. Es por esto que cada vez se pudo destinar menos dinero a las fuerzas navales. La falta de dinero para las galeras fue clave para el deterioro de las escuadras, mal pertrechadas y armadas y maltrechas por los efectos de la navegación.

Por otro lado, las costas peninsulares seguían expuestas a la amenaza de los corsarios norteafricanos. Además los corsarios de Salé eran una pesadilla constante para el tráfico marítimo, no solo español, sino también de otros países como las Provincias Unidas e Inglaterra, hasta el punto de que, en 1619, Felipe III y Jacobo I de Inglaterra firmaron un tratado de colaboración para combatirlo.<sup>179</sup> Sin embargo, la participación española en la Guerra de los Treinta Años impidió que esta colaboración marítima llegara a llevarse a cabo. La necesidad de vigilar las expuestas costas levantinas, en parte por la imposibilidad de que las galeras de la Monarquía pudieran acudir a todos los frentes donde eran llamadas, favoreció la aprobación por parte de Felipe III del proyecto expuesto por el duque de Lerma de formar él mismo una escuadra de cuatro galeras, con patente de corso y base en Denia, lugar de donde Lerma era también marqués, para patrullar las costas del reino valenciano y las Islas Baleares. La merced otorgada a Lerma le permitía incluso actuar bajo estandarte con sus armas privativas y nombrar general y capitanes.<sup>180</sup> Las licencias de corso otorgadas a particulares se presentaban, pues, como una buena solución para llevar a cabo la estrategia naval de la Monarquía porque suplía la falta de galeras y de navíos para combatir a los norteafricanos. En este sentido, Miguel Ángel Bunes Ibarra ha destacado como mientras los Países Bajos, Francia e Inglaterra trataron de resolver el problema de los corsarios musulmanes mediante la diplomacia, España optó por la acción directa, favoreciendo el corso, a partir de 1615, contra las embarcaciones corsarias y las operaciones navales contra sus enclaves.<sup>181</sup>

A finales de su reinado, Felipe III creó dos nuevas escuadras. Por un lado, en 1618, accedió a la propuesta del infante Emanuel Filiberto y formó la Armada de la Guardia del Estrecho, aunque, lamentablemente, no tuvo mucha continuidad en el tiempo.

<sup>179</sup> Sobre los corsarios de Salé, véase José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, «Los corsarios de Salé», en *La expulsión de los moriscos y la actividad de los corsarios norteafricanos*, XLI Jornadas de Historia Marítima, *Cuaderno monográfico 61* (Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 2011): 47-70.

<sup>180</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 3: 355.

<sup>181</sup> BUNES IBARRA, «La defensa de la Cristiandad»: 95.

En 1622, esta armada constaba de dieciocho barcos y tres mil infantes, pero sus enormes costes de mantenimiento y la poca efectividad en sus funciones motivaron su abolición en 1626, ya bajo el reinado de Felipe IV.<sup>182</sup> La otra escuadra gozó de mayor recorrido y éxito. La Armada del Reino de Nápoles se creó en 1619, recogiendo entre sus unidades algunos de los navíos de la disuelta escuadra del duque de Osuna, que tras la finalización de su gobierno al frente del reino de Nápoles, se vio obligado a disolver. La Armada de Nápoles llegó a tener veintiocho unidades en la década de 1650, hasta que fue destruida por la armada francesa.<sup>183</sup>

Concluye Miguel Ángel Bunes Ibarra que durante el reinado de Felipe III «se aprecia claramente un intento de emulación de las acciones navales en el Mediterráneo con los organizados por Carlos V, intentando demostrar que la Monarquía se encuentra en la misma coyuntura».<sup>184</sup> Claro está que un intento se quedó, ya que la monarquía de Felipe III no gozaba de la vitalidad de la de su abuelo. Ya fuera por dejadez o por imposibilidad de medios, las escuadras de galeras del Mediterráneo se dejaron prácticamente a su suerte y, aunque el número de buques pudiera parecer adecuado, en realidad, no eran pocos los que se encontraban en unas condiciones deplorables, necesitados de un buen carenado o, incluso, el retiro, y de todo lo demás necesario para salir a navegar en campaña: pertrechos, bastimentos, marinería, galeotes etc. Así, en 1621, año de la muerte de Felipe III, la escuadra de galeras de España contaba con doce buques, aunque difícilmente podrían armarse por las malas condiciones en que se encontraban.<sup>185</sup> Por otro lado, tanto la escuadra de galeras de Cataluña como la de Denia pronto entraron en decadencia por sus elevados costes de mantenimiento y porque adolecían en su gestión de las mismas malas prácticas corruptas que las armadas reales.<sup>186</sup>

El reinado de Felipe III tuvo, en materia naval, sus aciertos y desaciertos. Si bien al final de sus días el rey dejó la marina en un estado bastante paupérrimo, principalmente a causa de la falta de fondos con que poder mantener a sus armadas y escuadras preparadas para afrontar las campañas pertinentes, también es cierto que en su ánimo siempre estuvo la voluntad de hacer las reformas necesarias para enmendar la situación y potenciar las débiles fuerzas navales que heredó de su padre. No es de extrañar que, en este sentido, Cesáreo Fernández Duro afirmase que la nota característica de la marina de Felipe III fuese la reforma. Ciertamente, esta afirmación se puede aplicar sobre todo a los primeros años del reinado, con las dos ordenanzas de la Armada de Indias y de galeras que tuvieron vigor durante el resto de la centuria, sin apenas cambios de importancia. Otro de sus aciertos fue la creación de una matrícula de mar en la que se registrarían los nombres de todos los marineros y maestranza de las costas españolas, con el objetivo de ejercer un mejor control sobre ellos y asegu-

<sup>182</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 39.

<sup>183</sup> BUNES IBARRA, «La defensa de la Cristiandad»: 96.

<sup>184</sup> BUNES IBARRA, «La defensa de la Cristiandad»: 95.

<sup>185</sup> BUNES IBARRA, «La defensa de la Cristiandad»: 96.

<sup>186</sup> BUNES IBARRA, «La defensa de la Cristiandad»: 95.



rarse su reclutamiento cuando hiciera falta. Aunque esta matrícula de mar encontró muchas dificultades para aplicarse en el siglo XVII, sentó las bases para su eficacia ya en el siglo XVIII. Quizá, sí se le puede achacar al gobierno de Felipe III, como ha apuntado Miguel Ángel Bunes Ibarra, una falta de visión a la hora de innovar en la tipología de buque a utilizar en el Mediterráneo. Cuando los corsarios norteafricanos habían sustituido la tradicional navegación a remo por el uso de veloces barcos de vela para sus correrías y ataques. Tampoco pudo frenar el corso musulmán, a pesar de algunas importantes victorias que la propaganda de la Monarquía se encargó de ensalzar. Finalmente, Felipe III dejó a su hijo a la marina prácticamente en el mismo estado en el que la había heredado de su padre.

## La hegemonía naval durante el reinado de Felipe IV (1621-1665): recuperación y declive

Felipe IV inició su reinado en 1621, de la mano de dos hombres dotados de un sincero espíritu de reforma. El primero, Baltasar de Zúñiga, acompañó a Felipe III durante sus últimos años, tiempo que aprovechó para introducir en la corte a su sobrino, Gaspar de Guzmán y Zúñiga, conde de Olivares. Ambos estaban convencidos de la necesidad de recuperar el poderío en los mares para mantener la hegemonía mundial. Así lo seguían indicando los tratadistas y arbitristas de aquel momento. En 1619, fray Juan de Santa María, en su *República y policía cristiana*, aseguraba que era necesario tener el control del mar para asegurar las posesiones terrestres.<sup>187</sup> El propio Olivares asumiría la tesis de Botero en su *Razón de Estado*, en cuanto a la importancia enseñorear el mar.

Pronto moriría Baltasar de Guzmán, hombre ya de cierta edad, que incluso había participado en la gran armada de 1588, con lo que el conde de Olivares quedó como principal ministro y consejero de Felipe IV, que tenía toda su confianza depositada en él. Durante toda su carrera a frente de la Monarquía, hasta su caída en 1643, Olivares siempre tuvo en mente la promoción del poderío naval, con un doble objetivo: alcanzar la superioridad en los mares ante sus enemigos y conseguir un crecimiento comercial importante.<sup>188</sup> Para ello, a pesar de no tener experiencia alguna en asuntos marítimos, supo rodearse, en cambio, de consejeros expertos, capaces de indicarle lo que debía hacer en cada momento en materia náutica. Así, el conde continuó confiando en los buenos juicios y diagnósticos de Diego Brochero y en el experimentado secretario del mar, Martín de Aróstegui, ambos ya de cierta edad.<sup>189</sup>

El inicio del reinado de Felipe IV coincidió con la finalización de la Tregua de los Doce Años con las Provincias Unidas. Rápidamente comenzaron las hostilidades. Los neerlandeses llevaban tiempo hostigando las costas caribeñas infligiendo gran

<sup>187</sup> Citado por Antonio ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima de la Monarquía. La marina de Carlos II* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2019): 24.

<sup>188</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 41.

<sup>189</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 4: 7.

daño en el comercio español y portugués con sus colonias. Estos ataques pusieron en peligro el control hispano en el Caribe, llegando los rebeldes neerlandeses a conquistar la ciudad brasileña de Bahía de todos los Santos, en 1624. Olivares, entonces, ahogar el comercio neerlandés en su propio territorio, es decir, la guerra económica en el mar.<sup>190</sup> Esta guerra preventiva pretendía desviar el foco de atención de los ataques neerlandeses de los territorios de la Monarquía, especialmente los americanos, para concentrarlo en su propio territorio, es decir, en los Países Bajos. Ya se había hecho antes con acierto, como sucedió a principios de siglo con la escuadra de galeras de Federico Spínola.

Eso sí, la falta de fondos obligaba a la Corona a buscar otras alternativas para fortalecer a su armada. Por un lado, con las ordenanzas de 1621, se incentivó el curso para aquellos particulares, vasallos, que quisieran armar embarcaciones de alto bordo de menos de trescientas toneladas.<sup>191</sup> En este sentido, los corsarios de Dunquerque y Ostende fueron una auténtica pesadilla para los pescadores y comerciantes neerlandeses. Por el otro, se recurrió a la creación de escuadras de galeones por asiento que, en muchas ocasiones, eran contratados por extranjeros que entraban al servicio del rey, atraídos por los beneficios, las ganancias obtenidas del botín y la concesión del prestigioso título de general de escuadra. Unos de estos asentistas de galeones fueron los hermanos Sebastián y Nicolás Judice, constructores de una flota de galeones para la Armada de la Guarda del Estrecho en Cataluña, a semejanza de las escuadras de Vizcaya, Guipúzcoa y Cuatro Villas, constituidas años antes.

La nueva monarquía de Felipe IV y del conde-duque de Olivares parecía cumplir con las expectativas depositadas en ella. El año 1625 es considerado como un *annus mirabilis* para los intereses hispánicos, pues se sucedieron los éxitos militares, tanto terrestres como marítimos, que posteriormente la propaganda trató de magnificar. La recuperación de Bahía de Todos los Santos, en el Brasil, o la rendición y toma de Breda por los tercios, fueron acontecimientos signos de ser inmortalizados en sendas pinturas que se colocarían nada menos que en el Salón de los Reinos. Por otro lado, la invasión de Génova por parte de las tropas de Francia y Saboya acabó en fracaso por la rápida reacción del duque de Feria, que desde Milán se dirigió a Génova con su ejército para librar la ciudad, y la del marqués de Santa Cruz, que hizo lo propio desde Mesina con las galeras de España junto con las del duque de Tursi. Las galeras hispánicas consiguieron derrotar a los franceses y fueron recuperando, una a una, las plazas ocupadas por estos y su aliado el duque de Saboya. El marqués de Santa Cruz emulaba así a su glorioso antepasado, ya que, durante el año anterior, había conseguido sendas victorias en enfrentamientos con los corsarios berberiscos, llegando a capturar al renegado canario Alí Arráez.<sup>192</sup> Por último, las fuerzas navales españolas (siete galeras y algo más de quince galeones) consiguieron repeler un ataque combinado anglo-neerlandés que tenía por objetivo la toma de Cádiz y la captura de la flota del tesoro de Indias.

<sup>190</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 40.

<sup>191</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 4: 8.

<sup>192</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 4: 21.

Sin embargo, durante esos años, la Monarquía perdió a dos importantes hombres decisivos para los asuntos navales. En 1623 moría el príncipe Emanuel Filiberto, infectado de peste en Sicilia. El cuerpo del infante estuvo recorriendo durante meses las aguas mediterráneas sin poder ser desembarcado en ningún puerto porque se temía al contagio. Finalmente, su cuerpo llegó a la península, donde fue conducido a la corte y enterrado en El Escorial. Este deceso era de gran trascendencia para los intereses de Felipe IV, pues era el único enlace que aseguraba la, ya dudosa, lealtad del duque de Saboya a España.<sup>193</sup> Sin ataduras familiares, el duque enseguida se entregó a los brazos de Francia y trataron la ya comentada ocupación de Génova. La otra importante desaparición fue la de Diego Brochero, destacadísimo consejero y tratadista en asuntos marítimos; con su muerte Olivares perdía a uno de sus principales colaboradores en materia naval. Por otro lado, el fallecimiento de la infanta Isabel Clara Eugenia devolvía los Países Bajos al gobierno de Felipe IV.

Así pues, los primeros años de la monarquía de Felipe IV parecían estar remendando el rumbo del desacertado reinado anterior. La estrategia de la Monarquía, que abogaba por la guerra defensiva en tierra y ofensiva en el mar, parecía dar sus frutos.<sup>194</sup> Sin embargo, todo cambió. En primer lugar, en Francia, el cardenal Richelieu, en el poder desde 1624, era consciente de la necesidad de tener unas potentes fuerzas navales, inexistentes hasta ese momento, por lo que emprendió una decidida política de construcción naval, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. Así, Richelieu inició la construcción de galeras en el astillero de Marsella y con base en Tolón. Desde ese momento, el cardenal se enfrentó a la Monarquía hispánica desde diferentes puntos del tablero europeo. Y el primero fue en el ducado de Mantua. Tras la muerte del duque Vicente II Gonzaga en diciembre de 1627, el conde-duque de Olivares cometió un grave error de cálculo cuando decidió entrometer a España en la sucesión del ducado y no aceptar al heredero legítimo, Carlos Gonzaga, duque de Nevers, apoyado por Francia. En su lugar, Olivares optó por la candidatura del príncipe César Gonzaga de Molfetta, apoyado por las dos ramas de la Casa de Austria, tanto la de Madrid como la de Viena. Entonces, contrariamente a lo que iba a ser una rápida intervención, la Monarquía se vio envuelta en una larga y costosa guerra de desgaste que consumió las fuerzas de la Monarquía. En este conflicto, las galeras desempeñaron un importante papel transportando continuamente soldados y pertrechos militares a Italia.

De repente la suerte de la Monarquía había cambiado drásticamente. Los elevados costes de la guerra por la sucesión de Mantua, impedían destinar dinero para la armada, que tenía que enfrentar a los neerlandeses. Entonces, entrado el año 1628, sucedió uno de los peores desastres que había padecido la Monarquía hispánica hasta ese momento. El almirante y corsario holandés Piet Hein capturaba la flota de Nueva

<sup>193</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 4: 27.

<sup>194</sup> La conveniencia de llevar a cabo una estrategia defensiva en tierra y ofensiva en el mar fue propuesta por Manuel López Pereyra al Consejo de Estado en 1624. Algunos autores y tratadistas, como Diego Saavedra Fajardo o Matías de Novoa, también consideraron oportuna para los intereses de la Corona utilizar esta estrategia. Véase ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*, 24 y 25.

España en la bahía de Matanzas, con un cargamento de 80.000 kilos de plata, en lo que representaba, hasta ese momento, la mayor afrenta hecha a Felipe IV. Además, los neerlandeses afianzaban su poder en el mar Caribe con la toma del enclave de Curaçao. Se volvió a poner en debate, de nuevo, la necesidad de la creación de una armada permanente en el mar Caribe, la Armada de Barlovento. Ya en la segunda mitad del siglo XVI se había propuesto en varias ocasiones, y se utilizaron pequeñas escuadras de galeras para patrullar el mar Caribe.<sup>195</sup> Finalmente, esta armada se formó en 1640,<sup>196</sup> aunque pronto se integró en los convoyes que cruzaban el Atlántico.<sup>197</sup>

Durante la década de 1630, la deriva de la Monarquía, en el contexto de la Guerra de los Treinta Años la llevaba a un inevitable conflicto bélico con la Francia de Luis XIII, cuando la guerra contra las Provincias Unidas seguía estancada sin un dominador claro y consumiendo una gran cantidad de recursos. En materia naval, las cosas tampoco iban mejor. Los enfrentamientos con los neerlandeses eran continuos en todos los frentes marítimos de la Monarquía. Además, en el Mediterráneo, los corsarios nor-teenfricanos seguían campando a sus anchas, amenazando las costas españolas con total impunidad. A este respecto, destaca el hecho de que, durante la estancia de Felipe IV en Barcelona en 1632, para concluir las Cortes inacabadas de 1626, las naves corsarias llegaron prácticamente a las costas de Barcelona, aunque al ver a las galeras españolas, comandadas por el nuevo flamante príncipe de la Mar, es decir, el infante Carlos de Austria, hermano del rey, huyeron rápidamente mar adentro. No obstante, la desgracia se volvía a cebar con la dinastía, con la prematura muerte del joven infante ese mismo año, con tan solo veinticuatro años.

El importante triunfo de Nördlingen en septiembre de 1634 sobre las fuerzas suecas, las más modernas y preparadas de la Edad Moderna, según los principios teóricos de la «Revolución Militar»,<sup>198</sup> no hizo más que precipitar la declaración de guerra de Francia a España, ya en mayo de 1635, que se erigía como el líder de la oposición al eje Madrid-Viena. Al estallar la guerra con Francia, el conde-duque de Olivares aplicó la misma táctica que ya puso en marcha contra los neerlandeses, es decir, la guerra económica en el mar. Para ello, ordenó la construcción en las atarazanas de Barcelona de una flotilla de navíos luengos con el fin de hostigar a los barcos mercantes franceses y ahogar su comercio en el Mediterráneo, especialmente con el Magreb.<sup>199</sup> Pese a

<sup>195</sup> Esteban MIRA CABALLOS, *Las armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempos de los Austrias* (Madrid: La Esfera de los Libros, 2019): 207-208.

<sup>196</sup> MIRA CABALLOS, *Las armadas del Imperio*: 208.

<sup>197</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 44.

<sup>198</sup> Cristina BORREGUERO BELTRÁN, *La Guerra de los Treinta Años 1618-1648. Europa ante el abismo* (Madrid: La Esfera de los Libros, 2018): 248.

<sup>199</sup> Sobre la construcción de esta armadilla, véase Alfredo CHAMORRO ESTEBAN, «Las Reales Atarazanas de Barcelona en el contexto de la Guerra de los Treinta Años: la fábrica de galeras de la Monarquía (1635-1640)», en *Monarquías en conflicto. Linajes y noblezas en la articulación de la Monarquía Hispánica*, José Ignacio Fortea Pérez, Juan Eloy Gelabert González, Roberto López Vela y Elena Postigo Castellanos (coords.), XV Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna (Santander), (Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2018): 307-324.

que, al principio, la guerra naval favoreció a los españoles, pronto los acontecimientos se giraron en su contra. En 1638 el ejército francés penetró por Fuenterrabía y destruyó los galeones que se estaban construyendo en el puerto de Pasajes y, al poco, en Guetaria, la armada francesa acabó con la armada española de doce galeones que trataba de romper su bloqueo de las costas de Guipúzcoa.<sup>200</sup> En este sentido, no fueron pocos los barcos españoles que acabaron siendo pasto de las llamas por acción de los brulotes franceses: barcos incendiarios que se dejaban impactar con los navíos españoles. Por su parte, los neerlandeses repelían continuamente los intentos españoles de recuperar los enclaves americanos que habían ocupado.

La situación española se agravaba por la aguda falta de recursos, que impedía tener sus fuerzas navales bien armadas y pertrechadas. En 1639, Olivares decidió crear una enorme armada para atacar directamente a los neerlandeses en su casa. Para ello, durante ese año fue juntando su armada en Mahón (Menorca), donde se fueron carenando los buques para que estuvieran en perfecto estado. Por eso, hasta las islas Baleares se enviaron a carpinteros de ribera y calafates de toda la costa catalana y valenciana, quedando apenas unos cuantos en las atarazanas de Barcelona y en Palamós, donde se estaba realizando el aconcho de las galeras. Esta armada, al mando de Antonio Oquendo, un almirante que contaba con más de un fracaso naval, registró uno de los peores desastres de la historia naval española, al ser derrotada estrepitosamente en la batalla de las Dunas. La escuadra de Oquendo, formada por más de cien embarcaciones, encalló en las, poco profundas, aguas del Canal de La Mancha, cuando navegaba bajo una espesa niebla. Los neerlandeses se limitaron a atacar los barcos encallados y destruirlos. Para ello, utilizaron los brulotes o navíos de fuego que habían adoptado de los franceses. A este respecto, apunta Fernández Duro que los españoles no fueron muy hábiles en el uso de estos barcos incendiarios, utilizados por primera vez por el duque de Ciudad Real en 1642.<sup>201</sup> Como apunta David Goodman, la derrota de las Dunas echó abajo el proyecto de Olivares de hacerse con el control de los mares del norte<sup>202</sup> y redujo drásticamente la capacidad naval de la Monarquía.<sup>203</sup> La moral de las fuerzas navales españolas cayó por los suelos, así como su prestigio. Por su parte, Olivares no pudo recobrase de este duro golpe e inició su declive personal y político que le llevaría a su destitución en 1643, tras el estallido de las revueltas de Cataluña y Portugal.

Ciertamente, en 1640 se sucedieron dos revueltas que minaron los cimientos de la Monarquía. La revuelta de los segadores había desembocado en una guerra de secesión en la que buena parte de los catalanes abandonaron la obediencia de Felipe IV para ofrecérsela a Luis XIII de Francia. Para su estrategia naval, la revuelta de Barcelona suponía la pérdida de un importante enclave marítimo de la Monarquía. No solo se le privaba de un importante puerto de embarque y avituallamiento de fuerzas y per-

<sup>200</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 45.

<sup>201</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. V: 62.

<sup>202</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 47.

<sup>203</sup> Robert STRADLING, *Europa y el declive de la estructura imperial española 1580-1720* (Madrid: Cátedra, 1983): 159.



trechos, sino también de la fábrica de galeras de las Reales Atarazanas de Barcelona. Por si fuera poco, Portugal también se declaraba en rebeldía, cansada de las continuas pérdidas de su imperio colonial a manos de los neerlandeses y de la incapacidad de la monarquía de Felipe IV por defenderlo. Además, los portugueses contaron con el apoyo naval de Francia y las Provincias Unidas. Estas dos revueltas provocaron la pérdida de confianza del rey en Olivares, y su consiguiente caída en 1643. Derrotado, Olivares se retiraba de la corte a sus estados, dejando unos reinos exhaustos y la reputación de la Monarquía bajo mínimos. A partir de ese momento, Felipe IV se implicó más en el gobierno directo de la su Monarquía, lo que no impidió que ganara su confianza Luis de Haro, sobrino del conde-duque de Olivares. Del mismo modo que había hecho su tío, Haro continuó con la dinámica de fortalecer el poder naval de la Monarquía, «pues el dominio del mar es lo más respetado y temido»,<sup>204</sup> y, al igual que ocurrió a inicios del reinado de Felipe IV, los primeros años fueron exitosos.

Sin embargo, las fuerzas navales adolecían de graves deficiencias. La falta de recursos financieros impedía la correcta preparación de las unidades navales para las campañas militares. Fernández Duro advirtió como, en 1637, se tuvieron serias dificultades para poder dar las pagas y las raciones a los marineros del marqués de Villafraña, general de las galeras de España.<sup>205</sup> Los barcos estaban faltos de todo lo imprescindible: pertrechos, armamento de calidad, alimentos. Y es que, como advierte Robert Stradling, de las grandes cantidades destinadas a gastos militares, solo llegaba a los pagadores de los ejércitos, armadas y escuadras una pequeña parte, quedando buena parte del dinero en manos de numerosos intermediarios que únicamente buscaban su propio beneficio.<sup>206</sup> A este respecto, ya en 1621, el consejero de Guerra, Fernando Girón, afirmaba que la avaricia y el fraude de los proveedores habían matado a más soldados y marinos que las propias balas de los enemigos.<sup>207</sup> Razón no le faltaba.

Uno de los aspectos más importantes era la falta de marinería experta. Las derrotas y desastres navales significaban una importante pérdida de marineros y oficialidad que dejaban a las armadas y escuadras huérfanas de sus mejores hombres. Este hecho se veía agravado por la crisis demográfica de la Monarquía, que hacía cada vez más dificultosa la recluta de soldados para los tercios y de marineros para las tripulaciones. Este descenso demográfico, afirmó Robert Stradling, duró, como poco, hasta la década de 1670, es decir, durante la desesperada lucha por defender la hegemonía europea.<sup>208</sup> Las malas condiciones de vida de la marinería, las faltas en las pagas y la escasa perspectiva de ascenso no eran buenos incentivos para el alistamiento en las tripulaciones.<sup>209</sup> Las deserciones eran habituales.

<sup>204</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 47.

<sup>205</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. 4: 157.

<sup>206</sup> STRADLING, *Europa y el declive*: 173.

<sup>207</sup> Citado por ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 25.

<sup>208</sup> STRADLING, *Europa y el declive*: 54.

<sup>209</sup> Sobre las tripulaciones, la marinería y la soldadesca de a bordo, véase Magdalena de Pazzis PI CORRALES, *Los tercios del mar. Historia de la primera infantería de marina española* (Madrid: La Esfera de los Libros, 2019).

Sin embargo, a pesar de todas estas dificultades, en el Mediterráneo la armada francesa no pudo imponer su superioridad, al menos hasta mediados de la década de 1640. Las escuadras de la Monarquía hispánica, con décadas de experiencia en la navegación mediterránea, pudo hacer frente al naciente poderío naval francés. Sirva de ejemplo la batalla que el primero de septiembre de 1638 se dio frente a las costas de Génova, en la que las escuadras de galera francesa y española combatieron quedando el resultado en tablas, ya que tanto una como la otra hicieron similar número de presas. En este sentido, cabe destacar el papel desempeñado por el marqués de Villafranca al frente de las galeras de España. Así, la armada jugó un importante papel en el socorro de Tarragona, entre 1640 y 1641, destacándose en él el marqués de Villafranca con sus galeras. Además, la armada también fue decisiva en la recuperación de Cataluña para la Monarquía hispánica, ejerciendo un bloqueo sobre Barcelona para impedir la libre circulación de las embarcaciones francesas y catalanas. Según apunta Antonio Espino en su libro *La frontera marítima de la Monarquía*, para las operaciones de la Toscana, Nápoles y Sicilia, entre 1646 y 1648, la fuerza naval reunida por España (cuarenta y cuatro buques de la armada del Mar Océano y treinta y dos galeras) era superior a la francesa, lo que permitió, en 1650, recuperar los presidios toscanos perdidos en 1646.<sup>210</sup> Por otro lado, el estallido de la revuelta de La Fronda en Francia (1648-1652) desvió la atención del rey galo del Mediterráneo, lo que significaba un respiro para Felipe IV. En febrero de 1647, España y las Provincias Unidas iniciaban conversaciones de paz tras décadas de guerra. Felipe IV incluso pidió a los neerlandeses apoyo naval en el Mediterráneo para hacer frente a los franceses. Así, los barcos neerlandeses, que tanto daño habían causado a la Monarquía hispánica, ahora se encargarían de la vigilancia de sus costas.<sup>211</sup> Y es que las Provincias Unidas entendió que su mayor amenaza ya no era la monarquía de Felipe IV, sino la Francia de Luis XIV, cuyas ambiciones expansionistas eran ahora el verdadero peligro de Europa.

Sin embargo, esta resistencia naval de la Monarquía en el Mediterráneo no era sino un espejismo. En este sentido, advierte Rafael Valladares que el mal estado de los buques de la armada, la falta de fondos, su retraso tecnológico en comparación con los barcos de las naciones rivales y la guerra conjunta de Francia e Inglaterra favorecieron la entrada en un pronunciado declive de la marina de guerra de la Monarquía en la década de 1650.<sup>212</sup> En este sentido, apunta David Goodman que Inglaterra fue la mayor amenaza naval para la monarquía de España.<sup>213</sup> Y es que, tras el *annus mirabilis* de 1652 (toma de Barcelona, Dunquerque y Casale), la Monarquía cosechó una serie de derrotas que dejaron muy tocada su capacidad de resistencia. La recuperación de Cataluña no significó el fin de la guerra con Francia. Todo lo contrario. La guerra con-

<sup>210</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 18.

<sup>211</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 48.

<sup>212</sup> Rafael VALLADARES, *Felipe IV y la restauración de Portugal* (Málaga: Algazara, 1994): 134-146 y 154-160, citado por ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 19.

<sup>213</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 49.

tinuó en el norte de Cataluña, donde los franceses seguían ocupando Gerona y algunas importantes plazas marítimas. En este sentido, el fracaso español en el intento de recuperación de Rosas en el otoño de 1653 evidenció que era imposible para la Monarquía llevar a cabo ofensivas para recuperar terreno por la falta de dinero.<sup>214</sup> Y esta incapacidad para recuperar el territorio ocupado de debía, en parte, a que, como apunta Antonio Espino, España no supo sacar partido a las operaciones conjuntas terrestres y marítimas como sí hizo Francia.<sup>215</sup>



**Sitio y toma de Cadaqués por el ejército de Luís XIV. Plano realizado por el ingeniero militar Sébastien Pontault de Beaulieu en mayo de 1655. ([Museu Marítim de Barcelona](#)).**

Además, en 1655, una flota de guerra inglesa tomaba la isla de Jamaica, en el Caribe, sin apenas resistencia y, por si fuera poco, en 1657 el capitán Blake conseguía capturar una flota de la plata frente a las costas de Cádiz. La flota de la plata del año siguiente, si bien pudo mantener a salvo el cargamento de plata, quedó muy maltre-

<sup>214</sup> Antonio ESPINO LÓPEZ, «El poder naval y las guerras con Francia. Cataluña, 1652-1673», en *Revista de Historia Naval*, 148 (2020): 12.

<sup>215</sup> ESPINO LÓPEZ, «El poder naval»: 12.

cha por el combate con la escuadra del lugarteniente de Blake, Stayner.<sup>216</sup> Además, en 1658 se volvía a perder Dunquerque. El desastre se completó con la destrucción de la Armada del Reino de Nápoles a manos de los franceses. El final de la década se caracterizó por la voluntad de ambas potencias por encontrar la paz. Así, con la Paz de los Pirineos de 1659, Luis XIV y Felipe IV ponían fin a casi veinticinco años de guerra. Sin embargo, la guerra con Inglaterra continuó.

No hubo descanso para Felipe IV. Tras el retorno de Cataluña al seno de la Monarquía y lograr la paz con los franceses, tocaba ahora recuperar Portugal, todavía en abierta rebelión. Para ello, tanto Luis de Haro como el rey tenían claro que era esencial tener una fuerza naval potente para bloquear a los portugueses e impedir el socorro que los ingleses les prestaban.<sup>217</sup> Sin embargo, los proyectos propuestos para fortalecer la armada no cuajaron, como aquel de 1662 que establecía la aportación por parte de los territorios de la Monarquía de un total de diecisiete navíos.<sup>218</sup> Por eso se encontró una solución en la compra de navíos por asiento, porque «permitía una mayor flexibilidad a la hora de financiar los pagos».<sup>219</sup> No obstante, la ausencia de un poder naval competente y las severas derrotas de Ameixial (1663) y Villaviciosa (1665) devolvieron a la Monarquía a una realidad que era difícil de digerir: Portugal estaba prácticamente perdido. Felipe IV fallecía ese mismo año de 1665, tres meses antes del desastre de Villaviciosa, tras un largo y convulso reinado y con la afrenta de la rebelión de sus súbditos portugueses.

## Declive y resistencia de la monarquía de Carlos II (1665-1700)

La subida al trono del último Austria no vino acompañada de grandes esperanzas como había ocurrido en los reinados anteriores. La propia figura del nuevo monarca ofrecía pocas expectativas: apenas un niño de cuatro años, de complexión y carácter débil, que no parecía ser el mejor para comandar la nave del Imperio. Ciertamente eran muchas las carencias que presentaba el joven Carlos. Por otro lado, su ascenso al trono no vino acompañado por la formación de un gobierno reformista, como requería la difícil situación de la Monarquía. La Junta que había designado el rey difunto para que ayudase a gobernar a su hijo y a la reina regente pronto se vio desplazada por la impronta de esta, que rápidamente colocó a su lado al padre jesuita Juan Everardo Nithard. La política exterior de la Monarquía hispánica durante el reinado de Carlos II estuvo condicionada por dos factores esenciales: la precariedad financiera, que le impedía mantener un ejército y una marina potentes, y la agresiva política expansionista de Luis XIV.<sup>220</sup>

<sup>216</sup> STRADLING, *Europa y el declive*: 167.

<sup>217</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 51.

<sup>218</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 19.

<sup>219</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 19.

<sup>220</sup> Juan Antonio SÁNCHEZ BELÉN, «Las relaciones internacionales de la Monarquía Hispánica durante la regencia de doña Mariana de Austria», en *Studia Historica, Cuadernos de Historia Moderna* (1999): 20.



Durante este reinado los males de las fuerzas navales de la Monarquía fueron los mismos que los del reinado anterior. Los gobernantes tuvieron grandes dificultades para preparar y disponer las armadas para afrontar las sucesivas campañas que se avenían. En este sentido, generalmente fue la falta de dinero lo que impidió el correcto armamento de los buques y escuadras y, por lo tanto, que las fuerzas navales reales disponibles no fueran las que se habían proyectado en un primer momento por la Monarquía. Aquí radica una de las claves de la marina del siglo XVII y, en especial, la del reinado de Carlos II. Y es que, a pesar de que el número de buques se mantuvo estable, o mejor dicho, estancado, a lo largo del reinado, como ha indicado Rafael Valladares,<sup>221</sup> lo cierto es que el éxito de la estrategia naval de la Monarquía estuvo condicionado por dos factores: por un lado, que tuvo que competir con el resurgimiento de las marinas de sus enemigos europeos;<sup>222</sup> por el otro, la escasa capacidad combativa de los navíos puestos en el mar.<sup>223</sup> Por lo tanto, apunta Storrs que la Armada del mar Océano rara vez superó las veinte unidades durante el reinado de Carlos II;<sup>224</sup> a lo que hay que añadir en qué estado se encontraban.

Así pues, era un hecho asumido la decadencia de la marina española durante la segunda mitad del siglo XVII. Destaca, en este sentido, la dura valoración que de las fuerzas en el Mediterráneo dio el embajador veneciano a inicios del reinado. Las de España no eran «más de seis galeras de mala construcción», y las de Nápoles, Sicilia, Cerdeña y Génova no pasaban de los dieciocho buques. No se reemplazaban los buques perdidos por otros nuevos.<sup>225</sup> Cabe recordar que la fábrica de galeras en las atarazanas de Barcelona permaneció clausurada durante toda la Guerra de los Segadores, y no fue hasta 1664 que se reabrieron para retomar su actividad. Durante todos esos años, las galeras de la escuadra de España se construyeron en Génova por asentistas, y alguna en el Puerto de Santa María, adonde fue trasladado Jerónimo Verde, maestro mayor de galeras de las atarazanas de Barcelona. El embajador veneciano, de una manera muy ilustrativa, explicaba el estado de la escuadra de Nápoles, que había sido derrotada por los franceses en la década de 1650: «Felipe IV ha disminuido tanto la escuadra de Nápoles, que lo que queda puede ser contado por quien nunca haya aprendido la numeración».<sup>226</sup> Y, finalmente concluía: «de estas fuerzas marítimas no diré más sino que los españoles, o no conocen su importancia, y por eso no las estiman, o no conociendo su importancia no se esfuerzan en remediar el daño».<sup>227</sup>

No obstante, últimamente la historiografía ha renovado esta visión tan pesimista del reinado de Carlos II y ha puesto de relieve la capacidad de resiliencia de la

<sup>221</sup> VALLADARES, *Felipe IV y la restauración*.

<sup>222</sup> VALLADARES, *Felipe IV y la restauración*.

<sup>223</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 21.

<sup>224</sup> Christopher STORRS, *La resistencia de la Monarquía Hispánica 1665-1700* (Madrid: Actas, 2013): 127.

<sup>225</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. V: 88.

<sup>226</sup> Citado por FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. V: 88

<sup>227</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. V: 88.



Monarquía, que, a pesar de todos los males que la acechaban, pudo mantener su integridad hasta finales de siglo. Es esta la tesis principal del libro de Christopher Storrs, *La resistencia de la Monarquía Hispánica 1665-1700*.<sup>228</sup> Además, la Monarquía potenció la diplomacia y la negociación para conseguir sus objetivos, ya que permitían un mayor ahorro que con el uso de la fuerza.<sup>229</sup> Esta resiliencia también es válida para la marina de Carlos II, como han puesto de relieve el propio Storrs. Más recientemente, Antonio Espino ha destacado las muchas dificultades de la Monarquía para sacar a navegar sus buques cada campaña y las malas condiciones en las que lo hacían; lo que no impidió mantener en el Mediterráneo sus posesiones, no sin la ayuda neerlandesa, claro. Eso sí, para ello fue necesario concentrar en sus aguas todas sus unidades,<sup>230</sup> lo que dejaba desprotegidos otros territorios. Así, la indiscutible hegemonía francesa, constatada a partir de la Paz de los Pirineos, no se pudo hacer efectiva en el Mediterráneo, aunque sí fue evidente su superioridad, en parte por su mayor potencia de fuego con galeotas bombarderas. Esto inclinó la balanza del lado francés.

A comienzos del reinado, la Monarquía carecía de barcos de guerra suficientes para cubrir todos los frentes abiertos. Por un lado, la rebelión de Portugal reclamaba el envío al estuario del Tajo de todas las unidades disponibles, incluso las galeras de España que se hallaban en el Puerto de Palos, donde tenían su base. Por otro lado, durante esos años, los ataques corsarios continuaron, como venía siendo costumbre durante toda la centuria. En 1666 se interceptó un patache de Argel con pliegos sobre la llegada de la flota de Nueva España, a la que querían capturar.<sup>231</sup> Por último, ese mismo año, iniciaba su viaje hacia Viena la emperatriz Margarita Teresa de Austria para encontrarse con su marido, el emperador Leopoldo I. Para la travesía por el Mediterráneo, que la llevaría hasta Italia, era necesario disponer de una escuadra de galeras digna de su rango y capaz de protegerla de cualquier ataque corsario. Para ello, se había reconvertido la galera capitana de España en galera real, y se había ordenado la construcción de tres galeras sencillas en las recién reabiertas atarazanas de Barcelona. Además, se unieron en Barcelona las seis galeras de la Orden de Malta y, ya en Marsella, las del papa. Tal era la importancia del viaje y de la pasajera. Por último la plaza de Orán requería abastecimiento y apoyo naval continuo, por lo que las galeras a menudo tuvieron que desplazarse hasta allí. Los compromisos de la Monarquía eran muchos y las fuerzas navales pocas y en mal estado.

En 1667, la guerra de recuperación de Portugal daba sus últimos coletazos. Nada se podía hacer ya para evitar la independencia del reino luso, que se hizo efectiva en febrero del año siguiente. No obstante, todavía en 1667, la Monarquía iniciaba una

<sup>228</sup> STORRS, *La resistencia de la Monarquía, 1665-1700*.

<sup>229</sup> Manuel RIVERO RODRÍGUEZ, *La monarquía de los Austrias. Historia del Imperio español* (Madrid: Alianza, 2017): 285.

<sup>230</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 22.

<sup>231</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 31.

nueva guerra con Francia que había invadido los Países Bajos en julio de ese año. La Guerra de Devolución, como así es conocido este conflicto, por el derecho de devolución de esos territorios que esgrimía Francia, duró apenas dos años. Durante estos años, la Corona trató de oponer un dique a las aspiraciones expansionistas de Luis XIV, y trató de defenderse de sus agresiones.<sup>232</sup> La guerra se centró, principalmente, en Flandes y el Franco Condado y, gracias a la Paz de Aquisgrán, de mayo de 1668, se puso fin al conflicto. Finalmente, el *statu quo* resultante de las negociaciones se ratificó con el Tratado de Garantía.<sup>233</sup> La escasez de unidades de la armada se intentó solventar con la contratación de asientos de navíos, como los de Juan Francisco Roco de Castilla, Pedro de Agüero, el marqués de Valdecorzana o el de Juan Enríquez de Mesa. Además, se encargó la construcción, también por asiento, a la compañía de Ambrosio Lomelín y Domingo Grillo de varios navíos en Flandes y uno en la población catalana de Arenys de Mar.

Durante ese tiempo, la Monarquía continuó echando mano de sus galeras para mantener la comunicación entre sus territorios mediterráneos. En este sentido, las atarazanas de Barcelona continuaron con la producción de buques de galera, reiniciada en 1664. Por otro lado, en 1667, la reina regente dispuso que las galeras de España hibernaran en Cartagena durante los dos años siguientes, en lugar de en El Puerto de Santa María, donde lo habían hecho desde 1529.<sup>234</sup> Y es que la barra de arena del río Guadalete crecía continuamente por la falta de inversiones en su limpieza, y bloqueaba la entrada en el Puerto de Santa María. Esto significó el cambio definitivo de apostadero para la escuadra de galeras de España a Cartagena. Con este traslado también se pretendía dar respuesta a las necesidades que se planteaban en el Mediterráneo, donde las galeras de España tuvieron una importante actividad entre 1669 y 1673, cubriendo las necesidades de los presidios de Orán y Melilla, por la inestabilidad política de la zona.<sup>235</sup> Sin embargo, no fueron pocos los que se quejaron de este traslado. Buena parte de la marinería de las galeras era originaria del Puerto de Santa María, y no entendían que tuvieran que trasladarse a Cartagena durante la invernada de las galeras. Además, el marqués del Viso se lamentaba de las mayores dificultades de abastecimiento para las galeras en Cartagena.<sup>236</sup> Sin embargo, lo cierto es que, a lo largo de esos años, buena parte de la oficialidad de las galeras, tanto militares, como veedores, pagadores u otros oficios de pluma, se fueron instalando en Cartagena, asimismo, soldados y artesanos, atraídos por la oportunidad de negocio, hicieron lo propio.<sup>237</sup>

<sup>232</sup> SÁNCHEZ BELÉN, «Las relaciones internacionales»: 141.

<sup>233</sup> SÁNCHEZ BELÉN, «Las relaciones internacionales»: 147.

<sup>234</sup> Vicente MONTOJO MONTOJO y FEDERICO MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, «Las galeras de España en la regencia del reinado de Carlos II (1665-1700)», en *Revista de Historia Naval*, 139 (2017): 82.

<sup>235</sup> MONTOJO MONTOJO Y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, «Las galeras de España»: 92.

<sup>236</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 166.

<sup>237</sup> MONTOJO MONTOJO Y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, «Las galeras de España»: 81.

A pesar de las paces con Portugal y Francia, la situación en la Monarquía era muy tensa, con una gran rivalidad política entre el padre Nithard y Juan José de Austria, hermanastro del rey que, desde la Corona de Aragón, trataba por todos los medios de acabar con el gobierno del jesuita. Así, tras una dura campaña de desprestigio sobre el gobernante, don Juan José se dirigió a Madrid con un ejército y logró expulsarlo, en lo que se ha considerado un golpe de Estado. En materia internacional, estos años fueron aprovechados por la Monarquía para tejer una red de alianzas contra Francia, consiguiendo la diplomacia fortalecer la Triple Alianza integrada con Inglaterra y las Provincias Unidas. Ambas potencias se comprometían a ayudar a España con buques, pertrechos y armas en caso de ataque francés. Así, durante el reinado de Carlos II se normalizó la presencia de los buques de guerra neerlandeses e ingleses en los puertos españoles. Del mismo modo, la reina regente ordenaba a la Junta de Armadas que procurase aumentar las fuerzas navales con el mayor número de bajeles que fuera posible para la defensa y conservación de la Monarquía.<sup>238</sup>

La Corona era consciente del atraso tecnológico de los barcos españoles. En 1671, el Consejo de Estado planteó la posibilidad de sustituir las costosas galeras por barcos de mayor porte pues, aunque las galeras habían sido de gran utilidad en el pasado, convenía ahora hacerse con embarcaciones de otro género, como ya utilizaban el resto de potencias.<sup>239</sup> Sin embargo, las galeras continuaron su andadura a lo largo de la centuria y la mitad de la siguiente. Eso sí, destaca en este punto que, encontrándose en España las galeras en franco declive, en Francia gozaron, durante esta segunda mitad del siglo xvii, de su momento de esplendor. Ciertamente, las galeras construidas en Marsella fueron esenciales para la estrategia naval de Luis XIV.<sup>240</sup> Además, fue durante este siglo cuando aparecieron en Francia importantes tratados de construcción naval sobre la galera, mientras que en España se seguían construyendo según las buenas artes del maestro mayor de galeras y, desde luego, sin utilizar planos. A este respecto, resulta chocante el poderío naval francés en el Mediterráneo en comparación con la penosa situación de las fuerzas españolas. En 1672, según un informe del condestable de Castilla, Francia disponía de un poder naval compuesto por ochenta y cuatro navíos, once que se aprestaban y otros veintidós que estaban en astillero; otros diez navíos para el corso, veinticinco pingues y brulotes, veinticuatro galeras, tres galeotas y dos galeras en astillero. Una potente armada que ya no solo destacaba por el número de unidades, sino por su preparación y buena disponibilidad para el combate, con abundancia de pertrechos y armamento de calidad.<sup>241</sup>

Durante esos años de relativa paz, la Corona parecía disponer de mayores recursos, lo que le permitió emprender, a partir de 1672, una serie de operaciones en el

<sup>238</sup> SÁNCHEZ BELÉN, «Las relaciones internacionales»: 152.

<sup>239</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 44.

<sup>240</sup> Sobre las galeras francesas y su construcción en Marsella, véase André ZYSBERG, *Marseille au temps du Roi-Soleil: la ville, les galères, l'arsenal (1660-1715)* (Marsella: Éditions Jean Laffitte, 2007).

<sup>241</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 45.

norte de África para conseguir alguna plaza que le sirviese de contrapeso a la influencia francesa e inglesa en aquellas tierras.<sup>242</sup> Es en este contexto en el que se enmarca la conquista de Alhucemas, en septiembre de 1673. Sin embargo, la unidad de la Triple Alianza se resquebrajaba, tentada Inglaterra por una posible colaboración con Francia para atacar los Países Bajos. Por el Tratado de Dover, del primero de junio de 1670, Carlos II Estuardo se comprometía a participar en la guerra contra las Provincias Unidas, a cambio de recibir un suculento subsidio de Luis XIV. En 1672 estalló la guerra que enfrentaba a Francia e Inglaterra contra las Provincias Unidas, y colocaba a España en una difícil situación diplomática. Aunque, finalmente, se adhirió a la república neerlandesa en el conflicto. Ante el poder naval francés, muy superior al español, a la Corona no le quedó otro remedio que solicitar a las Provincias Unidas el envío de una escuadra de veinte navíos para poder combatirlo. Además, la Corona apremiaba a sus ministros a aumentar sus fuerzas navales.

En este contexto, las atarazanas de Barcelona continuaron con su producción de buques de galera, principalmente para sustituir a aquellos que estaban en mal estado y no aguantarían la siguiente campaña. Así, en 1670, el hombre de negocios Francisco Monserrat se comprometió a construir en las atarazanas tres galeras, por 360.000 reales de arditos, que se botaron en 1672.<sup>243</sup> Pero la situación financiera de las galeras durante esos años era desastrosa, convirtiéndose en un hecho habitual el que no todas las unidades disponibles pudieran hacerse a la mar por falta de medios. Esta era la situación que denunciaba el marqués del Viso en octubre de 1673, pues las galeras estaban faltas de medios, soldados y remeros, además de estar quebrados los buques de la galera Patrona y la Santa Teresa, por lo que ese año, únicamente se podía contar con seis galeras.<sup>244</sup>

La diferencia de potencial se vio claramente en el combate sucedido en octubre de 1673, ante el puerto de Málaga, entre cuatro navíos españoles, al mando del almirante López Gijón, y cuatro navíos franceses. El marqués de Villafiel, corregidor de Málaga, decía que al lado de los buques franceses, los cuatro navíos españoles parecían pataches y que, además, la marinería que llevaban estaba compuesta, en gran número, por extranjeros mal pagados y descontentos.<sup>245</sup> En este sentido, destaca la acción del corso mallorquín que entre 1674 y 1679 capturó más de cien embarcaciones, en su gran mayoría francesas.<sup>246</sup> El corso se consolidaba de esta manera como uno de los principales recursos marítimos de la Monarquía hispánica en el siglo XVII.

Por si fuera poco, se abría un frente inesperado para la Corona cuando la ciudad siciliana de Mesina se levantaba contra el gobierno de los Austrias en 1674. El descon-

<sup>242</sup> SÁNCHEZ BELÉN, «Las relaciones internacionales»: 153.

<sup>243</sup> ESPINO LÓPEZ, «El poder naval»: 23.

<sup>244</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 167.

<sup>245</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 50.

<sup>246</sup> Gonçal LÓPEZ NADAL, *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània occidental, 1652-1698: un comerç forçat* (Barcelona, 1986): 83, citado por SÁNCHEZ BELÉN, «Las relaciones internacionales»: 167.

tento de los sicilianos fue aprovechado por Luis XIV para enviar a su armada a aquellas aguas, atendiendo, así, a la llamada hecha por los rebeldes y consiguiendo romper el bloqueo marítimo al que estaba sometido la ciudad. El rey envió a Sicilia la armada del Mar Océano, compuesta de veintiún navíos, al mando de Beltrán de la Cueva, y sus galeras, la mayoría de las cuales estaban en Cataluña. Los navíos llegaron a tiempo para reorganizar el bloqueo del, siempre peligroso, estrecho Mesina; sin embargo, las galeras sufrieron un fuerte temporal en el golfo de León que dispersó la escuadra y retrasó su llegada a Mesina. Los temporales impidieron finalizar la operación española de entrada en el puerto de Messina y acabar con la revuelta ciudadana; momento que aprovecharon los franceses para entrar en el puerto con su armada, y para suerte de los mesineses rebelados.

En febrero de 1675 tuvo lugar un combate naval frente al faro de Mesina, en el que la armada de Beltrán de la Cueva quedó atrapada entre los dos fuegos, muy superiores, de las escuadras francesas de Bivonne y Valbelle. La armada del Mar Océano tuvo que refugiarse en Nápoles, a la espera de carenarse y de nuevas órdenes. No estuvo la climatología del lado español durante ese conflicto, pues en noviembre de 1675, una fuerte tormenta arrastró los bajeles contra la costa de Calabria, dispersando el resto de embarcaciones, que tuvieron que refugiarse en Palermo y Siracusa, culminando esta desgracia el rayo que cayó sobre la galera capitana de Sicilia, que se consumió en llamas.<sup>247</sup> En enero de 1676 la armada francesa, comandada por el almirante Duquesne, se enfrentó cerca de la isla Stromboli a la escuadra combinada de España y las Provincias Unidas, al mando del almirante zelandés Ruyter, y compuesta principalmente por navíos neerlandeses y galeras de la Monarquía, que hicieron un buen papel remolcando a los navíos maltrechos por la batalla. El resultado de la batalla, sin un vencedor claro, es indicativo de que, a pesar de la mayor superioridad francesa en el Mediterráneo, no fue capaz de vencer de una manera clara a la armada española, apoyada por la neerlandesa.

No obstante, las fuerzas navales españolas desplegadas en Italia se encontraban en un estado deplorable, lo que no permitiría hacer frente a la francesa durante mucho tiempo. El estado de las galeras también era pésimo. Una de las galeras de la escuadra de España se había desarmado por falta de chusma, las de Nápoles habían quedado reducidas a cinco unidades y las de Génova estaban todas destrozadas, sin remeros ni guarnición.<sup>248</sup> El 1 de junio de 1676, frente a las costas de Palermo, la armada francesa y la hispano-neerlandesa se enfrentaban de nuevo en un combate que resultó claramente favorable a los intereses franceses. Se perdieron varios buques y otros muchos quedaron muy maltrechos, aunque, gracias a la acción de las galeras, no pocos pudieron ser remolcados. La galera, pese a que ya no era el barco de guerra por antonomasia en el Mediterráneo, continuaba siendo esencial en los combates en tareas de persecución de enemigos, abastecimiento, operaciones anfibias y remolque de navíos de alto bordo. De ahí la necesidad de mantener todavía las escuadras, pese

<sup>247</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. V: 121.

<sup>248</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. V: 134.



a sus elevados costes de mantenimiento. Además, en 1677, la presión del bey de Argel sobre el presidio de Orán obligó a enviar allí a las galeras con el auxilio costado en buena parte por la ciudad de Málaga.<sup>249</sup> Ese año, las unidades de las diversas escuadras de galeras de la Monarquía sumaban veintinueve buques.<sup>250</sup>



**Galera española remolcando un barco neerlandés después del combate de enero de 1676. *Episodes Maritimes*. Gravado de Auguste Etienne Francois Mayer y Léon Jean-Baptiste Sabater, siglo XIX. ([Museu Marítim de Barcelona](#)).**

Tras la desastrosa batalla, la escuadra neerlandesa regresó a su país, quedando las fuerzas españolas prácticamente indefensas y en un estado pésimo. En Palermo se repararon todos aquellos buques que habían quedado malparados en la batalla. Pese a las propuestas del papa para encontrar la paz, Juan José de Austria y el Consejo de Estado se negaron a aceptarlas, y más cuando las últimas operaciones francesas para hacerse con el control de la isla habían fracasado.<sup>251</sup> La paz alcanzada entre la república neerlandesa e Inglaterra precipitó la decisión de Luis XIV de abandonar la isla de Sicilia en marzo de 1678, dejando a los mesineses a su suerte. Recuperada Mesina para la Monarquía, la Paz de Nimega, de agosto de ese mismo año, ponía fin también a la Guerra de Holanda, por la que España perdía definitivamente el Franco Condado. Tras esta paz, se inició un período de paz para la Monarquía hispánica que

<sup>249</sup> SÁNCHEZ BELÉN, «Las relaciones internacionales»: 167.

<sup>250</sup> STORRS, *La resistencia de la Monarquía*: 128.

<sup>251</sup> SÁNCHEZ BELÉN, «Las relaciones internacionales»: 170.

se alargó durante buena parte de la década de 1680, considerada por Robert Stradling como la menos bélica del siglo XVII.<sup>252</sup> Estos años fueron aprovechados por la Corona para llevar a cabo una serie de reformas administrativas y económicas que permitieron la lenta recuperación de las décadas posteriores.

Desde finales de la década de 1670, la Monarquía llevó a cabo planes para el fortalecimiento de las fuerzas navales españolas, ya fuera mediante la compra o la construcción de buques.<sup>253</sup> La voluntad reformista también llegó a las galeras de España. La Corona se interesó continuamente por encontrar la manera de reducir los gastos de su manutención, llegando a afirmar, en 1679, que era preferible tener menos galeras en servicio pero mejor pertrechadas y efectivas en el mar que no tener un mayor número de buques, pero que no pudieran navegar, como sucedía hasta ese momento.<sup>254</sup>

No obstante, Francia continuó con su progresión expansiva, atacando Flandes y Cataluña, poniendo sitio a la ciudad de Gerona, aunque sin éxito. Incluso bombardeó la ciudad de Génova durante doce días en 1683, habiendo esta permitido la entrada de la armada francesa, por la ayuda prestada a los españoles. El ataque francés a la ciudad ligur tuvo una repercusión europea y puso a todas las potencias en guardia frente a la ambición de Luis XIV. Y esta vez, a diferencia de lo ocurrido en 1625, los genoveses no podían esperar la ayuda de un duque de Feria o de un marqués de Santa Cruz. Nada se opuso entre los cañones franceses y las murallas genovesas. Este conflicto, que apenas duró un año, se saldó con la, poco honrosa para la Monarquía hispánica, Paz de Ratisbona que aseguraba una tregua de veinte años de paz entre ambas potencias, algo que difícilmente podría cumplirse. Pero nada más lejos de la realidad, porque la política internacional de Luis XIV y la alianza franco-neerlandesa abocaron a España, en 1688, a otra guerra con Francia. En esta ocasión, los principales escenarios de operaciones fueron Cataluña, Flandes e Italia. Durante la Guerra de los Nueve Años (1688-1697), la armada francesa fue una constante pesadilla para la Monarquía, campando a sus anchas por las costas catalanas sin apenas resistencia alguna por parte de las débiles fuerzas marítimas hispánicas. Uno a uno, las tropas y armada francesa fueron conquistando todos los puertos catalanes del litoral gerundense. Únicamente la presencia de los aliados ingleses y neerlandeses impidió un mayor desastre.

Además, los bombardeos realizados por los barcos franceses sobre algunas ciudades del Levante español no tenían precedente. Esta forma de atacar de Luis XIV, utilizando sistemáticamente la devastación y el terror en las tierras invadidas, se basaban en los métodos suecos utilizados en la Guerra de los Treinta Años.<sup>255</sup> La devastación era mucho mayor y recaía sobre la población civil de las ciudades y tierras atacadas. El duro ataque sobre Barcelona, con bombas caídas en la ciudad y, sobre todo, el de Alicante, ambos en julio de 1691, eran indicativos del gran potencial de fuego de

<sup>252</sup> STRADLING, *Europa y el declive*: 232.

<sup>253</sup> STORRS, *La resistencia de la Monarquía*: 123.

<sup>254</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 171.

<sup>255</sup> STRADLING, *Europa y el declive*: 233.

los cañones de la armada francesa y de esta concepción de infundir terror en la población enemiga.<sup>256</sup> Desde ese momento, el peligro de otro ataque francés desde el mar siempre estuvo presente en la mente de los barceloneses, al inicio de cada campaña militar. Las dificultades económicas de la Corona impedían llevar a cabo una política efectiva de reforzamiento de sus fuerzas marítimas; aunque sí se emprendieron algunas construcciones en 1692 en Colindres y se compraron algunos galeones a los Países Bajos. Por su parte, las atarazanas de Barcelona continuaron con su actividad constructiva, a pesar de la escasez de dinero. Sin embargo, el bloqueo que puso la armada francesa sobre Barcelona, en el verano de 1693, obligó a las atarazanas a detener su producción, como informó el superintendente de la fábrica de galeras, José de Marimón, al secretario García de Bustamante.<sup>257</sup>

En octubre de 1693, la llegada de la flota aliada anglo-neerlandesa era la señal más evidente de la decadencia hispana en el mar y de la imposibilidad de enfrentarse, por sí sola, a Francia.<sup>258</sup> Y es que, a inicios del año siguiente, la potente armada del almirante francés Tourville, que dominaba el Mediterráneo occidental, estaba formada por cuarenta y cinco navíos, que llegarían a ser algunos más, además de veinticuatro galeras.<sup>259</sup> En 1694 los franceses ocuparon Gerona y ya dominaban prácticamente toda la mitad nororiental de Cataluña. Esto repercutió en el abastecimiento de materiales para la construcción naval en las atarazanas, especialmente el hierro de los valles pirenaicos. Lo cierto es que la Corona llevó a cabo, entre 1694 y 1695, la construcción de una serie de navíos, ya fuera por administración directa o por asiento, en varios territorios de la Monarquía, además de los tradicionales astilleros de Vizcaya, Colindres o Guarnizo. A pesar de las ofertas de construcción que llegaban a los ministros del rey, apenas se hicieron algunos por las dificultades económicas que incluso impidieron armar correctamente a los construidos.

El bombardeo y posterior ocupación de Barcelona por las tropas francesas en 1697 era el epílogo de décadas de progresiva decadencia de la Monarquía hispánica. La poca oposición que pudo ofrecer la ciudad y la falta de una armada que la defendiera por mar habían dejado a Cataluña a merced del enemigo. Claro está, las atarazanas de Barcelona tuvieron que volver a detener su actividad constructiva. Tras la firma del tratado de Ryswick en 1698, los franceses devolvieron Barcelona a Carlos II, eso sí, asegurándose prácticamente la sucesión de la Corona española para el joven duque de Anjou, nieto de Luis XIV. La sensación de desánimo y la desmoralización eran totales entre los súbditos de un rey cuya vida, poco a poco, iba apagándose. En 1699 se botó en Barcelona la última galera del reinado de Carlos II y del siglo XVII.

La marina que Carlos II dejaba a su sucesor era prácticamente insignificante. Los pocos buques que había estaban en un estado deplorable, la moral de la oficialidad

<sup>256</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 97 y 98.

<sup>257</sup> AMNM, ms. 2.344, Llibre ahont se copiaran las cartas que se reban tocant a fabrica de galeras, f. 23, José de Marimon a García de Bustamante, Barcelona, 15 de agosto de 1693.

<sup>258</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 108.

<sup>259</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 110.

y de la marinería por los suelos, tras décadas de derrotas y de tener que ver cómo Francia siempre llevaba la iniciativa con clara superioridad. Con todo, la Monarquía había podido mantener prácticamente todos sus territorios, eso sí, gracias al apoyo naval neerlandés, que aportó el grueso de las fuerzas navales combinadas durante casi tres décadas. Eso sí, a cambio de una dependencia del comercio neerlandés cada vez más acusada. Sin embargo, los barcos neerlandeses no hubieran podido hacer nada sin el apoyo logístico de los numerosos puntos de apoyo terrestres que tenía la Monarquía hispánica en el Mediterráneo.<sup>260</sup> Islas como Menorca, Mallorca, Ibiza o Cerdeña y puertos como los de los presidios toscanos ofrecían un valioso refugio a las escuadras cuando estas se veían amenazadas. Y esta red de estratégicos puntos de apoyo naval le faltaba a Luis XIV, lo que le impidió ejercer un control total del Mediterráneo occidental. En este sentido, apunta Storrs, que el apoyo anglo-neerlandés a Carlos II venía motivado, en parte, por el refugio que ofrecían estos puertos, tanto a sus barcos de guerra como a los comerciales.<sup>261</sup> No obstante, la importancia de estos puntos se ve reforzada al entender la estrategia naval de la Monarquía que abogaba por la conservación de las armadas y escuadras antes de la confrontación con el enemigo.<sup>262</sup> Así, era preferible retirarse a puerto seguro y mantener las fuerzas marítimas para que pudieran seguir desempeñando sus funciones habituales, que entrar en combate, con el riesgo de pérdida de unidades que este podía conllevar. En este sentido, el mantenimiento de las escuadras de galeras era fundamental para la conservación de los territorios italianos.

Carlos II falleció el 1 de noviembre de 1700, sin tener descendencia y habiendo nombrado como sucesor al duque de Anjou, Felipe de Borbón. Pero las potencias europeas no veían con buenos ojos la posibilidad de un bloque hispano-francés en Europa, por el peligro que significaría para el equilibrio político del continente surgido tras la Paz de Westfalia de 1648. Así que, tanto Inglaterra como las Provincias Unidas optaron por apoyar la candidatura del archiduque Carlos de Austria al trono español y, de esta manera, daban también voz a las aspiraciones de los territorios de la Corona de Aragón, cuya población, en buena parte, era partidaria del pretendiente Habsburgo. En 1702 estallaba la Guerra de Sucesión Española, que se alargaría hasta 1714.

## El ocaso de las galeras: el reinado de Felipe V

Las fuerzas marítimas heredadas por Felipe V eran prácticamente inexistentes. Al inicio de la Guerra de Sucesión, estas constaban de una veintena de navíos y un número similar de galeras.<sup>263</sup> Es decir, como afirma Dionisio A. Perona, la denominación de las

<sup>260</sup> Sobre los puertos estratégicos del Mediterráneo véase Francisco-Felipe OLESA MUÑIDO, *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII* (Madrid: Editorial Naval, 1968), vol. I: 135-152.

<sup>261</sup> STORRS, *La resistencia de la Monarquía*: 133.

<sup>262</sup> STORRS, *La resistencia de la Monarquía*: 143.

<sup>263</sup> José Patricio MERINO NAVARRO, «La Armada en el siglo XVIII», en *Historia Social de las Fuerzas Armadas* (Madrid: Alhambra, 1986), vol. 2: 87.

flotas era numerosa, pero, en cambio, los barcos eran escasos.<sup>264</sup> Además –prosigue Perona–, había otros factores que agravaban la situación: falta de apoyos logísticos en tierra, dependencia de las materias primas del extranjero, principalmente de los Países Bajos, y falta de marinería.<sup>265</sup> Con todas estas dificultades, la nueva monarquía de Felipe V tendría muchos problemas para mantener la unidad de sus territorios, por la falta de conexiones marítimas. En este sentido, era esencial para el mantenimiento del imperio de ultramar la posesión de navíos de guerra bien pertrechados para proteger la circulación de las flotas de la plata y el tráfico comercial. Por otro lado, las debilitadas escuadras de galeras y los pocos navíos que patrullaban el Mediterráneo no eran suficientes para la conservación de los territorios italianos y los presidios norteafricanos. Quién mejor que Vicente Bacallar, marqués de San Felipe, para describir el estado en que se encontraba la marina española a la llegada de Felipe V:

Vacíos los arsenales astilleros, se había olvidado el arte de construir naves, ni tenía el Rey más que las destinadas al comercio de las Indias, y algunos galeones; seis galeras consumidas del tiempo y del ocio se ancoraban en Cartagena. Estas eran las fuerzas de España.<sup>266</sup>

Por otro lado, la oficialidad española se sentía ofendida por la primacía de los oficiales franceses en la dirección de la marina. Así, informa Fernández Duro de la disconformidad que había en la marina española por la distinción concedida por el rey al conde d'Estrées, vicealmirante de Luis XIV y responsable del bombardeo de Alicante, de teniente general de la mar, título vacante desde la muerte del príncipe de Plombín.<sup>267</sup> Es este un claro ejemplo de la preeminencia que gozaron los servidores franceses que acompañaron a Felipe V a España, bajo la supervisión de su abuelo Luis XIV, recibiendo cargos y honores en perjuicio de los naturales de los reinos de la Monarquía.

Pronto se desataría el conflicto bélico. En 1702, los, hasta hace poco, aliados ingleses y neerlandeses eran ahora los enemigos, y pronto se hicieron notar. Una gran armada anglo-neerlandesa, al mando del almirante Rooke, se presentó frente a las costas de Cádiz, donde desembarcó una gran tropa que atacó Rota y el Puerto de Santa María, saqueando esta última localidad. Al poco, Rooke remontó la costa atlántica en busca de la flota de la plata de Indias, aunque esta llegó al puerto de Vigo, gracias a la escolta y protección de los navíos franceses, y logró desembarcar la plata que traía. Sin embargo, próxima a la ría de Ferrol, la armada aliada destrozó a la hispano-francesa, llegando a capturar nueve bajeles franceses y once españoles, además de otros tantos hundidos o que quedaron muy malparados. Además, a la derrota acompañó el saqueo de las poblaciones de la costa gallega. Esta derrota dejaba a la

<sup>264</sup> Dionisio A. PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (1714-1808)* (Madrid: Ministerio de Defensa, 1988): 30.

<sup>265</sup> PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio*: 30.

<sup>266</sup> Vicente BACALLAR Y SANNA, *Comentarios de la guerra de España historia de su rey Phelipe V el Animoso, desde el principio de su reinado hasta la paz general del año 1725* (orig. 1799).

<sup>267</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. VI: 9.



marina de Felipe V como una fuerza testimonial. A este desastre le siguió la ocupación de Gibraltar por parte de los británicos en agosto de 1704, sin que nada pudieran hacer sus defensores. Tras la pérdida del peñón, la armada francesa partió de Tolón con destino la costa española, a la que se unió la escuadra de galeras, única fuerza naval disponible.<sup>268</sup> Realmente, Felipe V continuó enseguida la construcción de nuevas unidades. Justo al empezar la guerra, en las atarazanas de Barcelona se estaba construyendo un buque para galera patrona, ya bastante avanzado, y uno para galera sencilla. Sin embargo, el estallido del conflicto volvía a paralizar la producción de la fábrica de galeras en Barcelona, para perjuicio de los intereses de Felipe V. Por si fuera poco, de las siete galeras que integraban la escuadra de España, dos se pasaron al bando austriacista, en 1706, y únicamente se recuperaron para la escuadra de España tres buques de las galeras de Nápoles, tras la pérdida de este reino en 1708.<sup>269</sup>

Desde luego que los primeros compases de la guerra marítima no fueron nada favorables a Felipe V. La armada francesa (cincuenta y un navíos de línea, seis fragatas, ocho naves incendiarias y doce galeras) se enfrentó, de nuevo, a la anglo-neerlandesa (cincuenta y tres navíos de línea, seis fragatas, ocho pataches e incendiarios) ante las costas de Málaga. La batalla, cuyo resultado fue bastante indeciso, dejaba, eso sí, el mar en manos de los aliados, ya que los nuevos miembros de la Secretaría del Despacho Universal, de la que dependían todos los asuntos de guerra y marina, abogaron por no aumentar las fuerzas marítimas.<sup>270</sup> Es decir, se asumía la superioridad anglo-neerlandesa en el mar. Y es que, a pesar de que en los primeros años del reinado se mantuvo la estructura orgánica de la Monarquía, Felipe V confió su gobierno a los secretarios del Despacho Universal, restándole prácticamente todo el poder a los antiguos consejos del tradicional sistema polisindial establecido por la dinastía Habsburgo. En este sentido, en el tiempo que se sucedieron la pérdida de Gibraltar y la batalla de Málaga, los asuntos de marina dependían de la Secretaría del Despacho de Guerra y Hacienda.<sup>271</sup>

Hasta después de 1710 no se dieron los primeros pasos para la reconstrucción del poder naval español, cuando la guerra parecía decantarse a favor de Felipe V. Y esto fue posible gracias a la formación de una junta integrada por los duques de Veragua y San Juan o el almirante Fernández Navarrete, entre otros, para dirimir sobre la conveniencia de iniciar la construcción de navíos en los astilleros de España y las Indias, así como el acaparamiento de todos los pertrechos necesarios para su armamento.<sup>272</sup> Y es que esta junta tenía un objetivo claro: la creación de un programa naval para la monarquía de Felipe V.<sup>273</sup> Sin embargo, los primeros años de la junta se pueden considerar de intenciones, y no fue hasta los últimos dos años de la Guerra de

<sup>268</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. VI: 56.

<sup>269</sup> FONDEVILA SILVA, «Las galeras de España»: 231.

<sup>270</sup> PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio*: 35.

<sup>271</sup> PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio*: 36.

<sup>272</sup> PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio*: 39.

<sup>273</sup> PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio*: 42.

Sucesión cuando se planteó con mayor firmeza la reconstrucción de la Armada,<sup>274</sup> necesaria para completar, también por mar, el bloqueo de Barcelona. Así, a partir de 1713 se iniciaron las construcciones en Vizcaya y en Indias y se compraron barcos en los Países Bajos y Génova.

La Real Cédula de 21 de febrero de 1714, impulsada por el primer secretario del Despacho de Marina, Bernardo Tinagero, tuvo una importante repercusión para el futuro de la marina de la Monarquía. Por un lado, se unificaba y reglamentaba la oficialidad de la armada española, a imagen de la francesa, adoptando, eso sí, las titulaciones propias de la Monarquía hispánica.<sup>275</sup> Por el otro, y aquí existe una división de opiniones entre los historiadores, se finiquitaba el antiguo sistema de múltiples escuadras regionales de los Austrias y nacía una única fuerza naval: la Real Armada. Así, autores como Fernández Duro, Pérez Fernández-Turégano o Valdez-Bubnov son partidarios de esta idea, otros, como Perona Tomás, no creen que el sistema fuera abolido y, únicamente existió la unificación y homogeneización del escalafón de la oficialidad.<sup>276</sup> Además, en mayo del año anterior, uno de los asesores de Tinagero, el capitán francés, Jean de Monségur, escribió un texto que, por su influencia, sentaría las bases para la futura política naval de los Borbones. En su *Memoria que parece puede servir para formar una buena Armada en España*, Monségur había diseñado un auténtico programa naval en el que se reorganizaba la Secretaría de Marina, se proponía la creación de un ministerio naval independiente para asuntos marítimos, y, sobre todo, establecía una división de la península Ibérica en tres departamentos navales: Ferrol, Cádiz y Cartagena.<sup>277</sup> Esta última propuesta sería de gran importancia para el futuro de Barcelona y de sus atarazanas, puesto que la ciudad y toda la costa catalana quedaban integradas en el departamento marítimo de Cartagena.

Del mismo modo, también siguiendo el modelo administrativo francés, la real cédula de 30 de noviembre de 1714 dividía la Secretaría del Despacho en cuatro negociados: Estado, Justicia, Guerra, y Marina e Indias. Sin embargo, hubo una continua reorganización orgánica de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal. Y es que, apenas un año más tarde, los asuntos de marina se segregaban de la Secretaría de Indias y se agregaban a la de Guerra. No sería este el último cambio. A este respecto, es importante destacar el papel que tuvieron secretarios del Despacho, como Miguel Fernández Durán o Andrés Matías de Retz, en los asuntos de Marina de los que eran responsables.

Sin duda, la muerte del emperador José I, en abril de 1711, fue determinante para que las potencias aliadas comenzaran a barajar la posibilidad de una paz con Francia. Ciertamente, tan temible era un bloque hispano-francés como revivir el antiguo impe-

<sup>274</sup> PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio*: 42.

<sup>275</sup> PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio*: 44.

<sup>276</sup> FÉRNANDEZ DURO, *Armada española desde*: 112-114. PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio*: 44-45. Iván VALDEZ-BUBNOV, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)* (México: UNAM, 2011): 135.

<sup>277</sup> VALDEZ-BUBNOV, *Poder naval y modernización*: 136.

rio de los Habsburgo, reuniendo bajo una misma persona, es decir, el archiduque Carlos, la Corona de España y la del Sacro Imperio Germánico. Así que se iniciaron las negociaciones, que se prolongaron durante todo el año siguiente, hasta alcanzar las paces ratificadas en el Tratado de Utrecht, el 11 de abril de 1713. Felipe V podría ahora dedicar todos sus esfuerzos al asalto final de Barcelona, a la que había impuesto un bloqueo marítimo desde febrero de 1712. También se encontraba en el bloqueo el asentista genovés Esteban de Mari, con sus tres galeones, y que desempeñará un importante papel durante el reinado de Felipe V. Recuperada Barcelona, tras el asalto final a la ciudad el 11 de septiembre de 1714, y a diferencia de lo ocurrido en la Guerra de Separación de 1640-1652, Felipe V enseguida ordenó reabrir el astillero catalán para la fábrica de galeras e iniciar la construcción de los buques.

Y es que Felipe V necesitaba urgentemente reconstruir su armada para poder llevar a cabo sus planes. Y estos eran, básicamente, recuperar los territorios italianos perdidos tras la firma del Tratado de Utrecht. Esta política internacional, de claro carácter ofensivo, fue dirigida por el cardenal Giulio Alberoni, que había llegado al poder y gozaba de la confianza del rey. Alberoni aprovechó y potenció la política naval de sus antecesores Orry y Bergeyck, en cuanto a compra de buques en el extranjero y construcción naval en los astilleros cantábricos.<sup>278</sup> Así, por orden suya, fueron comprados diez navíos y dieciséis fragatas.<sup>279</sup> Es aquí donde aparecen dos importantes figuras esenciales para el devenir de la marina de Felipe V: José Patiño y Antonio de Gaztañeta.

José Patiño fue un enérgico ministro que ascendió en el escalafón administrativo hasta los más altos puestos, caracterizándose siempre por su actividad reformadora.<sup>280</sup> Ejerció la superintendencia general de Cataluña, en la que se encargó del diseño y aplicación de las reformas administrativas del principado, incluidos la imposición del Catastro y de la Nueva Planta. También se ocupó de la organización de los aprestos de la flota que conquistó Mallorca y creó el astillero de Sant Feliu de Guíxols.<sup>281</sup> En 1717, fue nombrado superintendente general de Marina. Y es aquí donde desplegó todo su potencial reformador. Inspeccionó la bahía de Cádiz en busca de un emplazamiento adecuado para ubicar un astillero, cosa que hizo en un paraje al que se llamó la Carraca. Con este astillero en funcionamiento, la bahía de Cádiz se convertiría en el centro nuclear de la construcción y carenado de los navíos españoles.<sup>282</sup> Aunque, Patiño no pudo verlo terminado cuando murió en 1736. Por otro lado, impulsó la construcción naval en el astillero de Guarnizo, en Santander, a cuyo frente puso a Antonio Gaztañeta, constructor y tratadista naval. También fue el artífice de la fundación de la Acade-

<sup>278</sup> PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio*: 73.

<sup>279</sup> VALDEZ-BUBNOV, *Poder naval y modernización*: 163.

<sup>280</sup> Sobre José Patiño y su labro reformista véase Carlos PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, *Patiño y las reformas de la administración durante el reinado de Felipe V* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2006).

<sup>281</sup> PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio*: 98. Sobre el astillero de Sant Feliu de Guíxols, véase Pablo DE LA FUENTE DE PABLO y Marcel PUJOL I HAMELINK, *La reial fàbrica de vaixells de Sant Feliu de Guíxols (1715-1721)* (Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, 2010).

<sup>282</sup> PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, *Patiño y las reformas*: 93.

mia de Guardiamarinas en Cádiz, institución encargada, desde ese momento, de formar a la oficialidad de las fuerzas marítimas de la Monarquía. Tampoco cabe olvidar la creación, por orden del secretario Miguel Fernández Durán, de la Infantería y la Artillería de Marina, dos cuerpos de tropa, dependiente de Marina, que sustituirían a los antiguos tercios embarcados en los navíos.

La construcción naval en Guipúzcoa, Santander y Cataluña (astillero de Sant Feliu de Guíxols) y la compra de buques marcaron la resurrección del poder naval español.<sup>283</sup> Sin embargo, este no hubiera sido posible sin el desarrollo de la industria siderúrgica, también en el Cantábrico. Y aquí se deja notar de nuevo la huella de Patiño, que fue el impulsor de varias industrias estratégicas para la construcción, abastecimiento y armamento naval. Así, los ingenios de Liérganes y La Cavada comenzaron a fabricar la artillería necesaria para armar los navíos.<sup>284</sup> Por otro lado, en 1718, se compraron dos galeras al papa Clemente XI, fabricadas en Civitavecchia, y se botaron dos nuevos buques de galera en las atarazanas de Barcelona.<sup>285</sup> Así, rápidamente se dieron las órdenes precisas para la organización de los preparativos de sendas expediciones que tenían por objetivo recuperar las islas de Cerdeña y Sicilia. Comenzó, entonces, una guerra conocida como la Guerra de la Cuádruple Alianza.

Para el transporte de tropas y pertrechos a Italia, el rey recurrió a un gran número de fletes de embarcaciones de particulares. La expedición partió de Barcelona con un total de más de ochenta velas, dividiéndose en dos cuerpos: por un lado, la escuadra y por otro los transportes. La primera estaba formada por nueve navíos de línea, seis fragatas, dos bajeles de fuego, dos bombardas y tres galeras.<sup>286</sup> La expedición iba comandada por el genovés Esteban de Mari, ya marqués de Mari. La conquista de la isla de Cerdeña a finales de 1717 puso en alerta a las potencias europeas, por la sorprendente recuperación del poder militar español. Vuelta la expedición a Barcelona en noviembre de ese año, enseguida se dispuso una nueva armada formada por cuarenta barcos de guerra (doce navíos, dos de fuego, dos bombardas, siete galeras y diecisiete fragatas), doscientas setenta y seis naves de transporte y ciento veintitrés tartanas.<sup>287</sup> Esta armada partió en junio de 1718 sin rumbo conocido, aunque Patiño tenía orden, expedida por vía secreta, de dirigirse a Palermo, ciudad en la que entró sin resistencia alguna de los palermitanos. La isla de Sicilia era el objetivo a conquistar. La armada al mando de Gaztañeta atacó Mesina, ante el asombro y el temor del virrey de Nápoles de que la expedición cruzara el estrecho hasta el reino napolitano.

Por su parte, los ingleses habían enviado una escuadra al Mediterráneo, como garantes del equilibrio europeo impuesto tras el Tratado de Utrecht. En agosto de 1718, la escuadra española se enfrentó a la inglesa en cabo Passaro, cerca de Siracusa. Los barcos ingleses destrozaron a la armada española porque los navíos esta-

<sup>283</sup> VALDEZ-BUBNOV, *Poder naval y modernización*: 165.

<sup>284</sup> VALDEZ-BUBNOV, *Poder naval y modernización*: 157.

<sup>285</sup> FONDEVILA SILVA, «Las galeras de España»: 231.

<sup>286</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. VI: 135.

<sup>287</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. VI: 140.

ban dispersos y no lograron formar en línea. El resultado fue desastroso: trece buques apresados y tres quemados. Tras la batalla, los ingleses desembarcaron tropas alemanas en Sicilia para expulsar de ella al ejército de Felipe V. La derrota española en Sicilia vino acompañada de una declaración de guerra por parte de Inglaterra, que, durante ese año y el siguiente, atacó las costas españolas. La fracasada política exterior de Alberoni precipitó su caída en desgracia y su expulsión de la corte en diciembre de 1719. Felipe V se vio entonces obligado a integrarse en la Cuádruple Alianza. Los años siguientes condujeron a la abdicación de Felipe V en favor de su primogénito Luis I. Sin embargo, el reinado de Luis I fue efímero, víctima el rey de la viruela, por lo que Felipe V volvió al trono de la Monarquía.

En mayo de 1726, José Patiño fue promocionado a secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias, es decir, se convertía en el máximo responsable de la política naval de la Monarquía. Una de las más importantes reformas que llevó a cabo fue la ejecución de la división de la península Ibérica en tres departamentos navales (Ferrol, Cádiz y Cartagena), en los que habría un astillero para construir y carenar barcos. Con ello, hacía realidad una de las ideas registradas por Jean de Monségur en su programa. Según Valdez-Bubnov, esta división, junto con otras reformas llevadas a cabo por Patiño, representaban la creación de un monopolio de Estado sobre la producción de buques de guerra y la exclusión de las economías navieras de las élites productivas de Cantabria, Guipúzcoa y Cataluña.<sup>288</sup> Con esta división, Cataluña pasaba a formar parte del departamento marítimo de Cartagena, que, a su vez, se dividiría en provincias marítimas.<sup>289</sup>

Otra de las importantes medidas que tomó ese mismo año de 1726, fue la instauración definitiva de aquella Matrícula de Mar que había sido creada por Felipe III en 1607, aunque no había tenido la implantación deseada por los reyes a lo largo del siglo xvii. Ahora sí, Patiño ordenó el nombramiento de comisarios de Marina, encargados del reclutamiento de los marineros y miembros de los oficios del mar, como calafates o carpinteros de ribera. Esta matrícula permitiría un mejor control de la población costera y evitaba el absentismo en las sucesivas reclutas. Sin embargo, el proyecto de Patiño fracasó, y hubo que esperar a 1737, a que el marqués de la Ensenada redactase una real orden que reorganizaba la Matrícula de Mar sobre bases más sólidas. Por otro lado, en 1728 nació el cuerpo de Guardia Estandartes de la escuadra de galeras, émulo de la compañía de Guardias Marinas de la Armada Real. Su función principal era la custodia y defensa del estandarte real en las galeras de la Corona.<sup>290</sup>

Desde el regreso de Felipe V al trono, su política exterior se encaminó entonces a conseguir con la diplomacia lo que no había podido ser por las armas. Así, tanto Feli-

<sup>288</sup> VALDEZ-BUBNOV, *Poder naval y modernización*: 203.

<sup>289</sup> PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, *Patiño y las reformas*: 116.

<sup>290</sup> Sobre el cuerpo de Guardia Estandartes, véase Juan José SÁNCHEZ BAENA y Pedro FONDEVILA SILVA, «Origen y organización de los Guardas de Estandarte de la Escuadra de Galeras de España (1728-1748)», en *Proceedings of the 4th Mediterranean Maritime History Network Conference*, Jordi Ibarz Gelabert, Enric García Domingo, Inma González Sánchez y Olga López Miguel (eds.) (Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2016): 413-429.



pe V como su esposa, Isabel de Farnesio, trabajaron por conseguir para sus hijos la jefatura de alguno de los estados italianos, en especial para el infante don Carlos. Durante los siguientes cinco años, se firmaron sendos tratados con las potencias aliadas. Los tratados de Sevilla y Viena nombraban heredero del gran ducado de Toscana y del ducado de Parma al infante don Carlos, que inició su viaje, por tierra, hacia Italia en 1731. En el puerto francés de Antibes, el infante don Carlos embarcó en la galera capitana de España. Y es que todavía las galeras eran las embarcaciones utilizadas para las travesías regias por mar. Además, en 1732, Felipe V obtuvo un notable éxito con la toma de Orán, perdida durante la Guerra de Sucesión. La gran armada movilizada para la expedición, al mando del conde de Montemar, contaba con el apoyo de las galeras de España para remolcar, en caso necesario, los navíos más rezagados. También tuvieron las galeras un papel destacado en la protección, con su artillería, del desembarco de las tropas y pertrechos en la playa con más de quinientas lanchas. Orán no fue capaz de resistir y la toma de la ciudad fue rápida.

En octubre de 1733, Felipe V declaró, junto a Francia y Cerdeña, la guerra al Imperio, en el marco de la Guerra de Sucesión de Polonia y tras la firma con Francia del Primer Pacto de Familia. Desplazó su infantería hasta el puerto de Livorno, punto clave para su política internacional en Italia, y, acto seguido, se lanzó en una operación relámpago sobre el reino de Nápoles, al que conquistó con relativa facilidad. Ya en manos de los Borbones, Felipe V cedió el reino de Nápoles, no voluntariamente, sino por la presión internacional, a su hijo Carlos, ya duque de Parma, que hasta allí se trasladó en 1734 para ser nombrado rey, dejando de ser, eso sí, el titular del ducado parmesano. En la conquista del reino napolitano fue esencial la armada real, en especial en el sitio de Gaeta. En 1735 le tocó el turno a Sicilia. En el puerto de Nápoles, el general de las galeras Miguel Reggio preparó dos escuadras compuestas por cinco navíos, tres fragatas, siete galeras, dos bombardas y doscientos veinticinco bajeles de transporte, que desembarcaron a las tropas cerca de Palermo. La isla fue ocupada sin apenas resistencia, excepto algunos focos como Mesina, Trapani o Siracusa. Apunta Fernández Duro que los continuos viajes de transporte de tropas entre España e Italia durante estos años produjeron numerosos combates con los corsarios berberiscos.<sup>291</sup> Fue en estos lances donde comenzó a forjar su nombre un marino llamado a mayores hazañas en el futuro: Blas de Lezo, que venció en 1732 a la capitana de Argel, un navío de sesenta cañones.

Tras la muerte de Patiño en 1736, los asuntos marítimos se encargaron al nuevo flamante almirante general, el infante don Felipe, ya en mayo del año siguiente. Desde ese momento, el almirante sería el mando supremo de todas las fuerzas marítimas, «así en las galeras y navíos de alto bordo, como de otras cualesquier embarcaciones ordinarias, y extraordinarias».<sup>292</sup> Durante los primeros años, el Almirantazgo, es decir, el Almirante y su pequeña camarilla de oficiales navales, desarrolló una gran actividad: Ordenanzas de la Mar; Ordenanza de Arsenales; Reglamento y Ordenanza de

<sup>291</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. VI: 206.

<sup>292</sup> Citado por PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio*: 116.

Hospitales; Reglamento de Arqueado; Reglamento de armamento de buques; Reglamento de sueldos y gratificaciones, entre otros.<sup>293</sup>

En 1739 comenzó una nueva guerra contra Inglaterra, conocida como la Guerra de la Oreja de Jenkins. Fue este un conflicto esencialmente naval, y concretamente atlántico, motivado por la agresiva política comercial inglesa en las Indias, en detrimento del monopolio español. En esta guerra se pudo comprobar si las reformas llevadas a cabo en la armada real habían sido acertadas o no. Ciertamente, la guerra se saldó con algunos éxitos para las armas españolas, especialmente en la defensa de Cartagena de Indias. Para combatir a los ingleses, España recurrió al corso, hostigando al comercio inglés en el mar Caribe. En el Mediterráneo, los corsarios mallorquines y catalanes también hicieron mucho daño con sus jabeques a las embarcaciones inglesas.<sup>294</sup> El estallido de la Guerra de Sucesión Austriaca, también denominada Guerra de la Pragmática, tras la muerte del emperador Carlos VI en 1740, y la no aceptación, por parte de algunas potencias como Francia y España, de la sucesión a favor de su hija María Teresa, unificó ambos conflictos en una guerra de alcance europeo. Como consecuencia de la alianza de austriacos e ingleses, fue necesario un mayor acercamiento entre Francia y España, que culminó en la firma del Segundo Pacto de Familia en 1743.

A principios de 1742, frente a las costas de Saint-Tropez, cuatro navíos ingleses, al mando del capitán Harry Norris, destruyeron cinco galeras de España, a pesar de la resistencia que opusieron. Esta derrota evidenciaba la obsolescencia de las galeras frente a los navíos de alto bordo y su inferior capacidad de fuego. Ese mismo año, el nuevo secretario del Despacho de Marina, José Campillo reorganizó la escuadra de galeras de España, que de las siete unidades que la componían, reducía su número a cuatro galeras y cuatro fragatas de remos, es decir, jabeques.<sup>295</sup> La aparición de estos nuevos y rápidos barcos en el Mediterráneo fue el estoque final para las galeras que habían surcado este mar durante siglos. Así, la introducción del jabeque en la escuadra de galeras por Campillo fue el preludio de la desaparición de la escuadra unos años más tarde. Además, durante los últimos años las galeras de la Monarquía no se habían destacado precisamente por su calidad. Las quejas continuas, por parte de la oficialidad de las galeras, encabezadas por el capitán general Miguel Reggio, que aconsejaba la construcción de galeras en Italia en lugar de en las atarazanas de Barcelona, minaron la credibilidad y continuidad del astillero catalán.

La muerte de Campillo inesperadamente en abril de 1743 encumbró en lo más alto de la Secretaría de Estado y del Despacho a Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, que, además de ejercer la lugartenencia del Almirantazgo, tendría un papel decisivo en el futuro de la escuadra de galeras. En 1744 se produjo la batalla de cabo Sicié, en la que la escuadra de José Navarro venció a la armada inglesa a pesar de su superioridad numérica y mayor potencia de fuego. Los navíos españoles cons-

<sup>293</sup> PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio*: 123.

<sup>294</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde*, vol. VI: 234.

<sup>295</sup> PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio*: 139.

truidos por Gaztañeta y Autrán demostraron ser óptimos para el combate.<sup>296</sup> Esta hazaña le valió a Navarro la concesión del título de marqués de la Victoria. En 1745, el marqués de la Ensenada tomó la decisión de clausurar la fábrica de galeras en las atarazanas de Barcelona e instalarla en Cartagena. Además, promulgó unas nuevas Ordenanzas para las galeras. Con el traslado a Cartagena, el marqués de la Ensenada acabó con siglos de tradición constructiva en las atarazanas de Barcelona. Sin embargo, la galera, como buque, ya estaba condenada.

En julio de 1746 murió Felipe V, heredando el trono español su hijo primogénito Fernando VI. Su largo y belicoso reinado, con el breve paréntesis de su abdicación y reinado de Luis I, supuso para España el inicio de una política de reformas para la modernización de la administración, de la hacienda y, sobre todo, de los ejércitos y fuerzas marítimas de la Monarquía. Todas estas reformas, encaminadas a conseguir un mayor centralismo y la implantación definitiva del absolutismo, en muchas ocasiones no tuvieron el efecto deseado, en parte por su agresiva política exterior que ponía en peligro el equilibrio europeo surgido de los Tratados de Utrecht de 1713. El gasto desmesurado de sus campañas militares y de la Casa Real, dejaba en agua de borrajas los efectos de las reformas económicas. Pese a todo, Felipe V logró superar las anticuadas estructuras de los Habsburgo, haciendo recaer el peso del gobierno en los secretarios de Estado y del Despacho, en detrimento de los antiguos consejos del sistema polisinodial propio de los Habsburgo. Es un hecho constatable que Felipe V modernizó las fuerzas marítimas de la Monarquía. La eliminación de la multiplicidad de armadas, flotas y escuadras regionales, que no hacían sino dificultar la gestión del poder naval español, y su unificación en una única Armada Real, fue clave en este sentido. También cabe destacar que la única reminiscencia de la antigua estructura naval de la monarquía Habsburgo fue la escuadra de galeras, a la que se mantuvo durante todo el reinado e, importante, formando un cuerpo aparte del resto de Marina.<sup>297</sup>

En 1748, el Tratado de Aquisgrán puso fin a la Guerra de Sucesión Austriaca. María Teresa de Habsburgo mantendría sus derechos a la sucesión del Sacro Imperio Romano Germánico. Por su parte, los Borbones mantendrían su poder en Italia, manteniendo los reinos de Sicilia y Nápoles en la cabeza de Carlos de Borbón y, además, obteniendo la posesión de los ducados de Parma, Piacenza y Guastalla para el infante don Felipe, Almirante General. De esta manera, las aspiraciones de Felipe V e Isabel de Farnesio, de colocar a sus hijos en sendos tronos italianos, consiguieron hacerse realidad. El infante Felipe renunció al título de Almirante General, que ya no tenía sentido puesto que había sido creado para honrar al hijo de los reyes que no tenía territorios soberanos, y la institución del Almirantazgo acabó disuelta. La guerra había puesto de relieve la poca operatividad de las galeras y las mayores prestaciones que ofrecían los jabeques. La puntilla a la escuadra de galeras de España vino de Francia, donde, tras la muerte de Jean-Philippe d'Orléans, capitán general de las

<sup>296</sup> PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio*: 144.

<sup>297</sup> FONDEVILA SILVA, «Las galeras de España»: 224.

galeras de Francia, en junio de 1748, Luis XV ordenaba la disolución de esta escuadra. Y es que las galeras francesas iniciaron un rápido declive a partir de la muerte de Luis XIV, en 1720. Así, su número fue reduciéndose progresivamente y de las unidades disponibles, únicamente la mitad estaban en condiciones de salir a navegar.<sup>298</sup> La similitud con el estado de las galeras en España es clara. El 28 de noviembre de 1748, el marqués de la Ensenada ordenó la abolición de la escuadra de galeras de España.<sup>299</sup> Es lógico que Juan José Sánchez Baena y Pedro Fondevila hayan achacado la decisión del marqués de la Ensenada al seguidismo de la política francesa, propio de la Monarquía durante esos años.<sup>300</sup> La orden de Ensenada acababa con siglos de historia, pues de la mano de la abolición de la escuadra de galeras vino también el cierre del astillero de Barcelona. En pocos años, el Mediterráneo, que otrora había sido un mar de galeras, se iba vaciando de ellas.

<sup>298</sup> André ZYSBERG y René BURLET, *Gloria y miseria de las galeras* (Madrid: Aguilar Universal, 1990): 126.

<sup>299</sup> AMNM, Ms. 1238, ff. 147-153.

<sup>300</sup> SÁNCHEZ BAENA y FONDEVILA SILVA, «Origen y organización»: 428.

# Las Atarazanas Reales de Barcelona (siglos XIII-XVIII)

DOI: <https://doi.org/10.51829/978-84-121242-3-1>

La fundación de las Reales Atarazanas está directamente vinculada a la consolidación de los intereses mediterráneos de la Corona de Aragón en el siglo XIII. Durante el reinado de Jaime I el Conquistador, la aspiración de una expansión terrestre más allá de los Pirineos se sustituyó progresivamente por una proyección hacia el sur –Valencia y Murcia– y Mallorca.<sup>1</sup> Las campañas requirieron unas fuerzas navales potentes, que desde aquellos momentos constituyeron una de las bases fundamentales de la política expansionista de la Corona.

Tradicionalmente se ha atribuido a este período la primera referencia documental sobre las Reales Atarazanas. Hasta hace muy poco, la historiografía había creído encontrar la primera alusión en un documento de 1243 en el que Jaime I mencionaba su localización, en el lado oeste de la ciudad, en un área que se pretendía reservar para usos comerciales e industriales, incluida la construcción naval. Esta ubicación se había identificado en el emplazamiento actual del edificio, al final de la Rambla. Si la disposición real hubiera hecho referencia al actual edificio de las atarazanas, habría afectado a los terrenos que en aquel momento tanto franciscanos como mercedarios habían ocupado con el apoyo de la Corona.<sup>2</sup> En cambio, si la ubicación se interpreta de acuerdo con la localización de la atarazana vieja, ubicada cerca del Regomir, se estaría refiriendo a la zona que acogía la actividad mercantil que se pretendía impulsar. Todos los autores coinciden en atribuir la decisión de construir una nueva atarazana a Pedro III. Durante su reinado (1276-1285) se consolidó una política expansionista por el Mediterráneo basada en la potencia naval de la Corona a partir de la ocupación de Sicilia en 1282. Así pues, resultaba imprescindible contar con un lugar adecuado, capaz de construir y reparar la flota que dicha política requería.

<sup>1</sup> Para una visión general de la Corona de Aragón durante este período, véase el capítulo de Enric GUINOT RODRÍGUEZ, «La Corona de Aragón en los siglos XII y XIII», en *La Corona de Aragón: siglos XII-XVIII*, E. Belenguer y F. V. Garín (eds.), (Valencia: Generalitat Valenciana y SEACEX, 2006): 23-59.

<sup>2</sup> Entre 1232 y 1242, el monarca autorizó el establecimiento de las órdenes religiosas en la zona: una fundación de franciscanos en el límite de poniente del frente marítimo y un convento de clarisas en el extremo de levante.



La atarazana existente, a la que nos hemos referido como *vieja*, situada en el corazón de la ciudad, resultaba insuficiente en cuanto a la capacidad y, además, de difícil acceso. Asimismo, los intereses mercantiles de la ciudad condicionaban su funcionamiento, dado que las instalaciones eran utilizadas por el Consejo de Ciento. El monarca buscó entonces un nuevo emplazamiento para su atarazana; debía ser un espacio de su propiedad y bajo su control, donde las naves tuvieran un fácil acceso y estuvieran subordinadas exclusivamente a los intereses reales. Por estas razones fue por las que se optó por la zona más allá del convento de San Francisco, situada cerca de Las Huertas de San Bertrán, al pie de Montjuïc, fuera del recinto de las murallas de la ciudad. Se proyectó una nueva instalación que consistía en una construcción aislada y abierta al mar: un muro perimetral, con arcadas y almacenes (llamados *botigues*), con torres en los ángulos que limitaban un patio central descubierto, siendo este el principal espacio destinado a la construcción y mantenimiento de la flota real.

De este primer recinto se conocían las dos torres que lo remataban por la cara norte o de montaña. Los trabajos arqueológicos a lo largo de las últimas décadas en el edificio han permitido la localización y la identificación del muro perimetral que unía estas dos torres (es decir, el límite del edificio por el lado de Montjuïc), de las *botigues* adosadas a este muro, que servían como almacenes y/o pequeños talleres, y del acceso original por el lado este. Además, los trabajos arquitectónicos han permitido la localización del muro de cierre original por el lado oeste, adosado a la muralla que se construyó a mediados del siglo XIV por orden de Pedro IV.<sup>3</sup> Todos estos elementos permiten construir algunas hipótesis de trabajo sobre esta primera atarazana real, de la que se tienen pocas noticias ciertas. Los límites de poniente y levante, es decir, los perpendiculares a la línea de costa, coinciden con los de la edificación del cuerpo central del edificio tal como se conserva actualmente. En cambio, los sondeos arqueológicos realizados en el 2011 permitieron constatar que el recinto original rebasaba la fachada actual y se proyectaba en dirección al mar, aunque no se ha podido determinar exactamente las dimensiones de esta parte del edificio desaparecida.<sup>4</sup>

## Una atarazana para el rey: la expansión mediterránea (siglos XIII-XV)

El conflicto a raíz del control de Sicilia y la conquista posterior por parte de Pedro III y culminada por Alfonso III (1282-1289)<sup>5</sup> constituye el arranque de una situación de

<sup>3</sup> Albert CUBELES I BONET, Iñaki MORENO NAVARRO y Esteve NADAL I ROMA, «Noves descobertes arqueològiques a la Drassana Reial de Barcelona», en *Revista de Catalunya*, 278 (2012): 120-122. Sílvia DAHL TERMENS, Enric GARCIA DOMINGO y Olga LÓPEZ MIGUEL, *Les Drassanes Reials de Barcelona* (Barcelona: Efadós y Museu Marítim de Barcelona, 2013): 22-30.

<sup>4</sup> Robert TERRADAS, *Las atarazanas de Barcelona: trazado, construcción y restauración* (Barcelona: Editorial Ingeniería i Arquitectura La Salle, 2009).

<sup>5</sup> Para situarse en la época y contexto de la conquista catalana de Sicilia, nada mejor que sumergirse en el clásico de Steven RUNCIMAN, *Las vísperas sicilianas. Una historia del mundo mediterráneo a finales del siglo XIII* (Madrid: Reino de Redonda, 2009), (ed. orig. 1958).

tensión permanente entre las diferentes potencias navales en el Mediterráneo occidental –Venecia, Génova, Pisa y la Corona de Aragón–, que estará vigente también durante el siglo XIV y que se materializó en operaciones navales en todo el Mediterráneo.<sup>6</sup> Para mantener esta política de proyección marítima, era imprescindible disponer de escuadras que permitieran la conquista y la defensa de los territorios y la seguridad de las vías de comunicación que los conectaban. Se debe advertir que esta necesidad no supuso la existencia de una flota permanente, eso se daría siglos más tarde. Y es que, a lo largo de la Edad Media, no existió nunca una armada permanente, sino que ante cada situación de conflicto se organizaba una flota con las características y las dimensiones adecuadas a las necesidades previstas y a los recursos de la Corona en cada momento.<sup>7</sup>

Es por ello que Pedro III impulsa la construcción de la atarazana real a finales del siglo XIII, y sus sucesores, conscientes como él de la importancia de disponer de infraestructuras logísticas y recursos navales, prestaron una especial atención al mantenimiento de las atarazanas. Alfonso IV (1327-1336) fue quien ordenó las primeras obras de cubrimiento de las atarazanas y estableció un sistema para hacer frente a los gastos que estos trabajos comportaban.<sup>8</sup> Su hijo Pedro IV (1336-1387) continuó con el impulso dado a las *drassanes* (atarazanas), existiendo a partir de la década de 1350 frecuentes alusiones a los trabajos de mantenimiento y mejora del edificio, especialmente referida a la zona de los almacenes y cobertizos o soportales para albergar los materiales y útiles más delicados empleados en los trabajos de construcción naval.<sup>9</sup> Los últimos trabajos arqueológicos han aportado nueva luz a este período de la historia del edificio.<sup>10</sup>

Las excavaciones han permitido la identificación, en las naves del sector oeste, de una serie de catorce pilares, que dejan entrever que el primer edificio medieval propiamente dicho se estructuraba en un mínimo de tres naves perpendiculares a la línea de la costa, más estrechas y seguramente más bajas que las actuales, que harían permeable la circulación en su interior. Dentro del perímetro original, otra parte del espacio estaría ocupada por una superficie descubierta, cuya extensión no se puede determinar a causa de las transformaciones del edificio en años posteriores. Por otra parte, los estudios documentales ya habían aportado también información sobre la morfología de las instalaciones.<sup>11</sup> La mención de la reparación sistemática de los portales dañados por los embates del mar insinúa la existencia de naves o soportales con

<sup>6</sup> Arcadi GARCÍA SANZ, *Història de la Marina Catalana* (Barcelona: Aedos, 1977): 256-288.

<sup>7</sup> Para una visión global del asunto, véanse los artículos de Mario ORSI, «La marina catalanoaragonesa», en *Desperta Ferro Antigua y Medieval*, 5 (2011): 60-65; y «Tipologías y tácticas navales», en *Desperta Ferro Antigua y Medieval*, 22 (2014): 39-43.

<sup>8</sup> CUBELES I BONET, MORENO NAVARRO y NADAL I ROMA, «Noves descobertes arqueològiques»: 122.

<sup>9</sup> Albert ESTRADA-RIUS, *La Drassana Reial de Barcelona a l'Edat Mitjana. Organització institucional i construcció naval a la Corona d'Aragó* (Barcelona: Museu Marítim de Barcelona y Angle Editorial, 2004): 173-175.

<sup>10</sup> Esteve NADAL I ROMA y Adriana VILARDELL FERNÁNDEZ, «Drassanes Reials», en *Anuari d'Arqueologia i Patrimoni de Barcelona* (Barcelona: Ajuntament de Barcelona e Institut de Cultura, 2011): 61-62.

<sup>11</sup> ESTRADA-RIUS, *La Drassana Reial*: 176-177.

un cierre que consistía en puertas de madera y muros de tapial u otros materiales fáciles de derribar cuando se tenían que introducir o sacar galeras en el interior de las instalaciones. La referencia a construcciones de galeras delante del portal de la atarazana sugiere que el recinto estaba cerrado y protegido, y que existía un acceso cerca del mar encaramado a la Rambla. Finalmente, las referencias sobre la distinción entre los trabajos desarrollados en el interior o en el exterior del arsenal confirman la existencia del llamado Camp de la Drassana, un espacio a cielo abierto ubicado entre el recinto de la atarazana y la muralla de la ciudad, ampliamente citado a partir de la década de 1370.<sup>12</sup> La confirmación de la vinculación entre los restos localizados y una primera etapa constructiva, que se extendería hasta finales de la década de 1350, tomaría especial relevancia, ya que coincidiría con la profundización de la expansión aragonesa por el Mediterráneo que conduce a la conquista de Cerdeña y a los enfrentamientos con Génova.<sup>13</sup>

La decisión final de emprender un gran proyecto de reforma del recinto se justificaría por las constantes obras de reparación, y pone de manifiesto la importancia estratégica del edificio. Tradicionalmente, este momento había sido identificado como el de máximo esplendor en la construcción medieval, y se asociaba, erróneamente, con el cuerpo central del edificio, conservado intacto a lo largo de los siglos, lo que lo convertía en una muestra singular del gótico civil catalán. Los vestigios localizados permiten esbozar un edificio de características parecidas al de la etapa precedente, pero de dimensiones más cercanas al actual. El nuevo conjunto preveía la edificación de un mínimo de cinco naves perpendiculares a la línea de costa, dos de las cuales, ubicadas en el interior, se conservan hoy «fossilizadas» con el edificio actual. Un patio central separaría estas «naves de mar» de las «naves de montaña», cuyos vestigios también se han localizado en las excavaciones. Este segundo conjunto de pilares y arcos define un módulo arquitectónico que, a diferencia de las naves de mar, no coincide con el edificio actual y rebasaría el recinto fundacional por el lado de la montaña.<sup>14</sup> La documentación refiere también la existencia de las torres ubicadas en el perímetro de las instalaciones. Tenemos noticias de la de levante, probablemente situada cerca de la puerta;<sup>15</sup> por el lado de poniente, el recinto estaba adosado a la muralla de la ciudad, tal como todavía hoy se puede ver. A pesar de la existencia, desde la fundación de las instalaciones por Pedro III, de un muro perimetral en cuyos ángulos se situaban sendas torres, esta construcción no se puede considerar fortificada hasta finales del siglo XIV, cuando se incluye en el recinto amurallado de la ciudad.

Un proyecto arquitectónico tan ambicioso sobrepasaba la capacidad financiera de la Corona. El recurso frecuente de las aportaciones económicas de otras instituciones que compartían intereses en materia naval –defensa del litoral, mantenimiento y seguridad de las rutas marítimas, abastecimiento de la ciudad y del reino–, especial-

<sup>12</sup> DAHL TERMENS, GARCIA DOMINGO y LÓPEZ MIGUEL, *Les Drassanes Reials de Barcelona*: 33-35.

<sup>13</sup> CUBELES I BONET, MORENO NAVARRO y NADAL I ROMA, «Noves descobertes arqueològiques»: 124-125.

<sup>14</sup> NADAL I ROMA y VILARDELL FERNÁNDEZ, «Drassanes Reials»: 62.

<sup>15</sup> ESTRADA-RIUS, *La Drassana Reial*: 186.

mente el Consejo de Ciento y la Diputación del General, condujo al establecimiento de un acuerdo institucional para afrontar esta empresa. A cambio, se consolidaba el derecho de uso compartido de las instalaciones que se había ido adquiriendo gradualmente como contrapartida de las aportaciones monetarias de la ciudad y de las Cortes en el armamento de las escuadras en situaciones de conflicto.

En este proyecto de ampliación de las Atarazanas Reales de 1378, se pretendió también incorporarlas al recinto amurallado de la ciudad, por lo cual era necesario modificar su trazado. El acuerdo firmado sancionó esta coincidencia de intereses: los consejeros de Barcelona accedieron a modificar el trazado de la muralla para incorporar el arsenal real al recinto fortificado –un ofrecimiento que ya habían formulado en 1374–, y se comprometieron a una aportación regular durante siete años para sufragar las obras en el recinto, siempre que el rey aportara las mismas cantidades.<sup>16</sup> Debido a la difícil situación económica de la Corona, el rey tuvo que renunciar a la vieja aspiración de construir un nuevo palacio junto a la atarazana.<sup>17</sup> La pretensión, sin embargo, no desaparecería, ya que, en 1390, cuando se planea otra ampliación de las atarazanas, la idea de construir un palacio real se retomó, aunque no parece ser que los planes tuvieran una magnitud como los precedentes. La arqueología ha permitido detectar una intervención para eliminar una gran parte del patio descubierto en funcionamiento hasta ese momento: la construcción de nuevas naves, siguiendo la modulación arquitectónica que ya se había implantado en el conjunto, dio como resultado la creación de un estrecho pasillo transversal –este-oeste–, que separaba las tramadas de arcos. Los arqueólogos han situado esta obra durante los reinados de Juan I (1387-1396) y Alfonso V (1416-1458).<sup>18</sup>

A mediados del siglo xv se inició la última gran obra en la atarazana medieval. Hacia 1443 se empezó a construir la Botiga nova del General de Catalunya, que recientemente se ha identificado con el edificio que tradicionalmente se conocía con el nombre de Pere IV, y que ahora ha recuperado su nombre original. La demanda regular de subsidios económicos extraordinarios para el sostenimiento de las armadas reales que la Corona formuló a las Cortes comportaba que los barcos, quedaran en propiedad del General de Cataluña y bajo la administración de su delegación o Diputación del General. Se establecía así, ante la necesidad de la Corona, una forzada colaboración que adquirió carácter permanente a partir de 1413, que en teoría beneficiaba a ambas partes, ya que el rey compartía el uso y propiedad tanto de las naves como de las Atarazanas Reales.<sup>19</sup>

Las necesidades logísticas y la voluntad de separar los bienes propios de los de la Corona justificaron la existencia de *botigues* del General de Cataluña dentro del arsenal. La construcción de la ya referida *botiga nova* a partir de 1443 responde a una

<sup>16</sup> ESTRADA-RIUS, *La Drassana Reial*: 188.

<sup>17</sup> CUBELES I BONET, MORENO NAVARRO y NADAL I ROMA, «Noves descobertes arqueològiques»: 125.

<sup>18</sup> Iñaki MORENO, «Drassanes Reials», en *Anuari d'arqueologia i patrimoni de Barcelona* (Barcelona: Ajuntament de Barcelona e Institut de Cultura, 2011): 57-58.

<sup>19</sup> CUBELES I BONET, MORENO NAVARRO y NADAL I ROMA, «Noves descobertes arqueològiques»: 126.

política de consolidación institucional que se tradujo en el impulso a diversas obras de magnitud considerable, como la Casa de la Diputación del General (hoy dentro del recinto del Palau de la Generalitat, que tenían como finalidad dar respuesta a necesidades prácticas y aumentar la visibilidad de la institución en la capital del principado.<sup>20</sup> La *botiga nova* se trata de un edificio exento, construido en la misma localización donde el rey había iniciado la edificación del nuevo palacio real, junto al recinto de la atarazana y orientado al patio descubierto de la misma. Tradicionalmente, por las características y la ubicación, habían propiciado la identificación del edificio con el mismo palacio, pero las informaciones documentales localizadas, permiten sostener la hipótesis de que, en realidad, se trata del nuevo almacén que la Diputación hizo construir para albergar los materiales, utensilios y efectos de sus galeras.<sup>21</sup>

Las *Drassanes Reials* deben entenderse no solo como una instalación, sino también como una institución creada para velar por la gestión de los recursos navales de la Corona en el seno de su administración. Si el valor logístico atribuido a la infraestructura ha quedado reflejado en la voluntad de expansión y mejora constante de la instalación, el valor estratégico queda materializado con la institucionalización de las atarazanas. Fue Pedro IV quien a mediados del siglo XIV creó el cargo de *conservador de les Drassanes Reials d'açà i d'enllà la mar*. Este apelativo, que designaba el oficio específico de administrador del conjunto de las Atarazanas Reales de la Corona, refleja, por una parte, la estructura del reino, ya que se refiere a un bloque territorial integrado por Cataluña, Aragón, Valencia y Mallorca, y otro formado por las tierras incorporadas a partir del siglo XIII, como Cerdeña. Por otra parte, el cargo muestra la estructura en red que la Corona diseñó para gestionar de una manera global e integrada las atarazanas que poseía en los diversos puertos mediterráneos.<sup>22</sup>

El primer conservador de las atarazanas fue Bonanat Descoll, vicealmirante de la flota real. El cargo, que parece haberse instituido expresamente para su persona y actividad, aparece registrado a partir de 1358. Se trataba de un oficial de alto rango que recibía órdenes directas del rey y era asistido en sus funciones cotidianas por otros oficiales: el escribano, custodio de los sellos y los documentos, y un receptor y distribuidor del dinero asignado a la institución, que rendía cuentas ante el *mestre racional*. El conservador de las atarazanas ejercía la coordinación y el control de la red de instalaciones mediante una administración periférica, encabezada por sus lugartenientes o *drassaners*, uno por cada atarazana. Después de la muerte de Descoll en 1363, el rey no lo sustituyó y encomendó sus funciones al *batlle general* –que era el administrador del patrimonio regio– de cada reino. En el caso de Cataluña, fue Pere çà Costa, quien se hizo cargo de la gestión de las atarazanas de Barcelona, Colliure y Tortosa. En cada arsenal subsistió la figura del *drassaner*, responsable de la gestión de la instalación. Este oficio, parece ser más antiguo que el cargo creado para Descoll. Aparece con el nombre

<sup>20</sup> Albert ESTRADA-RIUS, *La Generalitat de Catalunya a la Drassana Reial de Barcelona en temps d'Alfons el Magnànim* (Barcelona: Museu Marítim de Barcelona y Angle Editorial, 2008): 39-51.

<sup>21</sup> ESTRADA-RIUS, *La Generalitat de Catalunya*: 65-73.

<sup>22</sup> ESTRADA-RIUS, *La Generalitat de Catalunya*: 35-41.



de *guarda de la Drassana* ya en el siglo XIII, y parece ser que fue instituido por Pedro III (constando en la documentación desde 1285). A pesar de estar por debajo del conservador de las atarazanas, primero, y del *batlle general*, después, era designado por el propio monarca, y sus funciones principales eran la guarda y custodia del edificio, y la gestión, la administración y la coordinación de las actividades constructivas navales.

Las Atarazanas Reales de Barcelona que, en origen, habían sido concebidas como una infraestructura exclusivamente al servicio del monarca, pasaron a acoger, como hemos visto, los intereses de otras instituciones que se implicaron –a petición de la Corona– en la ampliación del edificio. Es por ello que ambas instituciones –Consejo de Ciento y Diputación del General– crearon sendos cargos equiparables al de *drassaner* –el *drassaner del General de Catalunya* y el *drassaner de la ciutat*–, que ejercieron sus funciones en la institución velando por los intereses respectivos.

En el caso del primero, se consignaron como funciones del cargo la adquisición de materiales para la construcción y la reparación de las galeras de la Diputación, la custodia de las jarcias, velas, remos y otros efectos náuticos, y la gestión y administración del personal y las finanzas implicadas en estas operaciones.<sup>23</sup> El incremento progresivo y constante del peso específico de la política naval de la Diputación en el entramado institucional de la Monarquía se da especialmente a raíz de la reforma institucional de 1413 y, sobre todo, durante el reinado de Alfonso el Magnánimo.<sup>24</sup> Una importancia que se traduce en las significativas aportaciones en tiempos de guerra, pero también en una política naval desarrollada en tiempos de paz, vinculada a la seguridad y la vigilancia de las costas y al impulso del comercio de ultramar –Flandes y las islas del Mediterráneo oriental–. Esta acción institucional se tradujo en la posesión de espacios propios en el conjunto de las atarazanas –como la *botiga nova*– y, sobre todo, en la plena gestión del conjunto logístico ya en el siglo XVI.

El cargo de *drassaner de la ciutat* estaba al servicio del Consejo de Ciento, y se encargaba de velar por los intereses navales de Barcelona.<sup>25</sup> A día de hoy no se han encontrado referencias documentales anteriores a mediados del siglo XIV, pero no se puede descartar que existiera con anterioridad, vinculado a la «atarazana vieja» –también llamada *Drassana de la ciutat*–.<sup>26</sup>

## La fábrica de galeras de Carlos V y Felipe II: auge y guerra santa en el Mediterráneo (siglo XVI)

En el siglo XVI la dinastía Habsburgo se hace –a través de los azares dinásticos– con los tronos de las coronas de Castilla y Aragón y los demás territorios a ellos vinculados, formando un conglomerado de estados y jurisdicciones cuyo conjunto ha sido

<sup>23</sup> ESTRADA-RIUS, *La Generalitat de Catalunya*: 47-56.

<sup>24</sup> ESTRADA-RIUS, *La Generalitat de Catalunya*: 13-19.

<sup>25</sup> ESTRADA-RIUS, *La Generalitat de Catalunya*: 56-64.

<sup>26</sup> DAHL TERMENS, GARCIA DOMINGO y LÓPEZ MIGUEL, *Les Drassanes Reials de Barcelona*: 35-45.

denominado –entre otras formas–, Monarquía hispánica y que historiográficamente se conoce como *monarquía compuesta*.<sup>27</sup> Paralelamente y como ya hemos visto, al otro extremo del Mediterráneo, el Imperio otomano no dejaba de aumentar su extensión gracias a sus exitosas campañas de conquista. Es en este contexto donde el Mediterráneo se convierte en el espacio donde ambas potencias se disputarán la hegemonía.

En este escenario, tenso y complejo, y donde los territorios, gentes y rutas estaban bajo la amenaza constante del Turco y sus aliados berberiscos, el rey se preocupó por contrarrestar dicha amenaza. Es por ello que ya en las Cortes de Barcelona de 1529, Carlos V instaba vivamente a la activación de las obras de la muralla de mar, iniciadas dos años antes, para así conseguir una defensa eficaz contra las incursiones corsarias.<sup>28</sup> En la misma línea hay que situar la construcción del baluarte que se construirá en la atarazana a mediados del siglo. Esta preocupación también afectó a las escuadras de galeras, convirtiendo por ello a Barcelona en un enclave militar de primer nivel. En ese mismo en 1529, veinte galeras zarparon de las Atarazanas Reales y se añadieron a la escuadra del almirante genovés –recientemente incorporado al servicio del emperador– Andrea Doria, para las campañas que este dirigió por el Mediterráneo. El episodio más significativo que vivió la ciudad dentro de esta lucha contra el islam en el Mediterráneo fue la preparación y partida de la expedición a Túnez que el propio emperador comandó en 1535, con la finalidad de reponer en el trono a Muley Hassan, bey feudatario del emperador depuesto por el corsario Barbarroja:

En el año 1532 [sic, 1533], los moros todos del reino, y principalmente los vecinos de la ciudad de Túnez, estaban en grandísima discordia con Muley Hassan, su rey, a causa que era hombre muy cruel y había muerto malamente a muchos de sus hermanos y de los más principales moros. Por lo cual, y por quererse vengar del rey, escribieron muy en secreto a Barbarroja, que estaba en Argel, rogándole mucho, que con la más gente que pudiese se fuese a Túnez, prometiéndole darle la ciudad y todo el reino (...). El Turco, sultán Solimán, que entonces reinaba, siendo como era magnánimo

<sup>27</sup> Concepto hartamente trabajado por John H. ELLIOTT, resultando de obligada lectura su artículo titulado «Una Europa de monarquías compuestas», que podemos encontrar en dos volúmenes recopilatorios suyos: *España en Europa: Estudios de historia comparada* (Valencia: Universitat de València, 2002): 65-91; *España, Europa y el mundo de ultramar (1500-1800)* (Madrid: Taurus, 2010): 29-54. También mencionar el artículo de Fernando BOUZA, «La configuración de la Monarquía Hispánica», en *La Historia sin complejos. La nueva visión del Imperio Español (estudios en honor de John H. Elliott)*, D. García Hernán (ed.) (Madrid: Editorial Actas, 2010): 70-78, donde el autor hace un breve repaso tanto de la configuración y evolución de la Monarquía hispánica bajo los Austrias como del concepto historiográfico y la aportación de Elliott al tema. En cuanto a los vínculos e identidades existentes en los reinos hispanos, léase a Xavier GIL PUJOL, «Un rey, una fe, muchas naciones. Patria y nación en la España de los siglos XVI y XVII» en *La Monarquía de las Naciones: Patria, nación y naturaleza en la Monarquía de España*, A. Álvarez-Ossorio Alvariño y B. J. García García (Madrid: Fundación Carlos de Amberes, 2004): 39-76.

<sup>28</sup> Albert GARCIA ESPUCHE, «La imatge global», en *Retrat de Barcelona* (Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona y Ajuntament de Barcelona, 1995), vol. 1: 77.

y ambiciosísimo príncipe, holgose en extremo con el aviso (...); y por tanto, mandó luego poner en orden cuarenta galeras. Y como fue el verano del año siguiente, 1533 [sic, 1534], las envió a Barbarroja con hasta ocho mil turcos, y con mucha artillería y municiones de guerra, con esta orden: que no fuesen a Túnez, ni a otra parte de Barbaría, hasta que Barbarroja los avisase a dónde habían de ir (...).

Luego que Barbarroja desembarcó en La Goleta tanta gente y municiones, fue de ello avisado al rey de Túnez, y como estaba tan en odio de sus vasallos, bien entendió que todo esto era cosa acordada entre ellos y Barbarroja; y por tanto, no se teniendo por seguro si se detenía más en Túnez, con la más riqueza que pudo, y con sus mujeres y hijos, acompañado de algunos pocos amigos y criados, se pasó a los Alarbes (...), y de allí al Carruán. Por lo cual entró luego Barbarroja en Túnez sin haber resistencia alguna. Y siendo recibido de todos con muy grandes alegrías, fue también luego aceptado y jurado por rey (...).

La intención que Barbarroja tenía en fortificar (...) La Goleta fue para que si algún poder de cristianos viniese para echarle de aquel Reino (como ya tenía aviso que el Muley Hassan andaba tratando y negociando con el emperador Carlos V, ofreciéndose por su vasallo, y representándole los grandes daños que sus Reinos y estados de Italia, como Cerdeña, Sicilia, Calabria y Nápoles recibirían de fuerza, con tan mal vecino como era Barbarroja), no sólo ellos tuviesen el desembarcar menos seguro, pero se pudiese defender mucho mejor y hacerles grande daño de la Goleta.<sup>29</sup>

A pesar de la victoria alcanzada y de la propaganda realizada, la campaña no conllevó la desaparición del problema.<sup>30</sup>

En cuanto al conocimiento sobre las atarazanas, la expedición de Túnez resultó capital, porque la crónica visual recogida en los tapices conmemorativos de este acontecimiento contiene la primera vista de Barcelona. Jan Cornelisz Vermeyen y Pieter Coecke van Aelst estuvieron presentes durante la preparación de la jornada.<sup>31</sup> Ellos fueron los autores de los dibujos sobre los que después se realizarían los tapices. El primero de ellos plasmó los personajes, el segundo reprodujo las arquitecturas y las

<sup>29</sup> Diego DE HAEDO, *Topografía e historia general de Argel* (Madrid: Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1927), vol. 1: 260-264. Esta detallada obra, escrita en el siglo XVI, y en su edición del siglo XX compuesta por tres volúmenes, tiene la singularidad de ser la única fuente contemporánea –conocida– en cualquier lengua que nos da información de primera mano sobre Argel y en general sobre todo el Magreb durante esa época. Supuestamente fue escrita por el monje benedictino y abad de Frómista Diego de Haedo, pero dicha autoría ha sido cuestionada por varios historiadores, entre los que destaca George Camamis y Emilio Sola, y quienes le atribuyen el libro al sacerdote benedictino y amigo y cautivo con Cervantes, Antonio de Sosa. Para saber más: George CAMAMIS, *Estudios sobre el cautiverio en el Siglo de Oro*: Madrid: Gredos, 1977). Emilio SOLA, «Antonio de Sosa: un clásico inédito amigo de Cervantes (historia y literatura)», en *Actas del Primer Coloquio Internacional de la Asociación de Cervantistas* (Barcelona: Anthropos, 1990): 409-412.

<sup>30</sup> DAHL TERMENS, GARCIA DOMINGO y LÓPEZ MIGUEL, *Les Drassanes Reials de Barcelona*: 47-49.

<sup>31</sup> Miguel FALOMIR FAUS y Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, «Carlos V, Vermeyen y la conquista de Túnez», en *Carlos V europeísmo y universalidad*, F. Sánchez-Montes González y J. L. Castellano (coords.) (Madrid: Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001), vol. 5: 243-258.

topografías. De los tapices se conservan diez originales, tejidos en Bruselas por Willem de Pennemaker entre 1546 y 1554.<sup>32</sup> Barcelona está representada en el primer tapiz de la serie, que contiene un mapa de la expedición, y en el segundo tapiz, que reproduce la revista de las tropas. Ambas escenas incorporan una representación de la ciudad en la que se pueden distinguir claramente las atarazanas, aunque no con suficiente detalle para analizar el trazado del edificio.<sup>33</sup>

Las siguientes obras que contienen una imagen clara de las atarazanas datan de la segunda mitad del siglo XVI. Se trata de tres dibujos de Anton van der Wyngaerde, realizados en 1563, y la publicación de un grabado en el *Civitates Orbis Terrarum*, obra publicada en Colonia entre 1572 y 1614, a cargo de Georg Braun, Franz Hogenberg y Simon Novellanus. Algunos autores han defendido que la imagen incluida en el *Civitates* es, en realidad, una composición realizada para un tapiz de la serie de la expedición de Túnez de 1535 que habría desaparecido o no se llegó a tejer. Siendo recuperada con posterioridad para la edición del atlas y habría servido para la confección del grabado publicado. Los argumentos en que se basa esta hipótesis son: la falta de firma en el grabado reproducido –el único sin firmar en toda la obra–; la ausencia del baluarte de la atarazana, construido en 1551-1552; la inclusión del arco iris, una alegoría de afirmación del poder del emperador que se empleó bastante en la época; la tipología de las galeras representadas en el mar, que se ajusta más a las de 1535 que a las de épocas posteriores; y también la similitud de las características técnicas de las vistas de Vermeyen y las del grabado.<sup>34</sup>

Unos cuantos años antes de la aparición del *Civitates*, Anton van der Wyngaerde realizó tres vistas de Barcelona en cuya composición las atarazanas adquieren un protagonismo destacado. Fue un trabajo realizado para el rey Felipe II, que le había encargado un conjunto de representaciones pictóricas de las ciudades más destacadas de sus reinos.<sup>35</sup> La primera de las tres obras es un esbozo, conservado en el Victoria and Albert Museum de Londres, que representa la fachada marítima de la ciudad sin perspectiva y realizado en tinta; esta primera tenía un carácter orientativo. Las otras dos obras resultan de más entidad, siendo dos grandes panorámicas, coloreadas y llenas de detalles que se conservan en la Österreichische Nationalbibliothek de Viena. La primera de estas dos panorámicas, se podría considerar la versión definitiva del esbozo conservado en Londres. A su vez, se trata de la

<sup>32</sup> Felipe V hizo tejer una copia de toda la serie en la Real Fábrica de Tapices de Madrid entre 1731 y 1744. Gracias a esta copia se sabe que la serie completa estaba integrada por doce cartones. El octavo y el undécimo se perdieron antes de 1834, ya que en el testamento de Fernando VII se hace referencia a la serie de diez tapices.

<sup>33</sup> Para saber más sobre los tapices, el capítulo de Concepción HERRERO CARRETERO, «Los tapices», en *Tapices y Armaduras del Renacimiento. Joyas de la Colecciones Reales*, J. Hernández Ferrero, C. Herrero Carretero y J. A. Godoy (Madrid y Barcelona: Patrimonio Nacional y Lunberg, 1992).

<sup>34</sup> GARCIA ESPUCHE, «La imatge global»: 67-70. Hendrik J. HORN, *Jan Cornelisz Vermeyen: Painter of Charles V and His Conquest of Tunis, Paintings, Etchings, Drawings, Cartoons and Tapestries* (Güeldres: Davaco Publishers, Doornspijk, 1989), 2 vols.

<sup>35</sup> Richard KAGAN (dir.), *Ciudades del Siglo de Oro. Las vistas españolas de Anton van den Wymgaerde* (Madrid: El Viso, 1986): 166-173.

primera representación conocida del frente marítimo de la ciudad, en la que empleó una combinación de técnicas para poder retratar Barcelona desde el mar con detalle: combinó la técnica del alzado, para plasmar la primera línea de mar, y la perspectiva caballera, para incorporar la visión del resto de la ciudad que quedaba detrás. El segundo dibujo panorámico –y el tercero en total–, representa la ciudad condal desde Montjuïc, con la torre de señales y Las Huertas de San Bertrán en primer plano. Es la primera vista conocida trazada desde este lugar, y contiene una descripción visual muy detallada del urbanismo de la ciudad y de la playa, en la que destaca el edificio de las Atarazanas Reales. La minuciosidad empleada para la representación del arsenal ha constituido una fuente de información fundamental para el estudio de estas instalaciones navales.<sup>36</sup>

El análisis combinado de las imágenes contenidas en estas primeras representaciones, de los datos aportados por la arqueología y de las fuentes documentales escritas ha permitido un gran avance en la reconstrucción de la evolución arquitectónica de las atarazanas durante los siglos XVI y XVII.<sup>37</sup> El examen cuidadoso de la iconografía permite distinguir un edificio formado por dos tramos o cuerpos de ocho naves cada uno, con torres en los ángulos y que correspondería al edificio construido en tiempos de Pedro IV; a continuación del segundo tramo –el situado más alejado del mar–, aparece una construcción exenta, de planta rectangular, que correspondería a la *botiga nova del General de Catalunya*, ubicada al lado de un gran patio. En las representaciones pictóricas, se aprecia, además, una simetría respecto a la ubicación del portal de la atarazana, de manera que las naves de mar se alineaban con la *torre de les Puces*, que aparece representada con toda claridad en la vista de Van der Wyngaerde como parte de la muralla de mar.<sup>38</sup>



***Barcelona desde el mar*, Anton Van Der Wyngaerde.  
Reproducción de un facsímil. (Museu Marítim de Barcelona).**

<sup>36</sup> Montserrat GALERA, Francesc ROCA y Salvador TARRAGÓ, *Atlas de Barcelona* (Barcelona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, 1982): 12-17.

<sup>37</sup> Robert TERRADAS, «Les Drassanes de Barcelona. La geometria, la traça i l'estructura com a garants de la identitat de l'edifici», en *Drassana: revista del Museu Marítim*, 19 (2008): 68-87.

<sup>38</sup> ESTRADA-RIUS, *La Drassana Reial*: 192-194.





***Barcelona desde Montjuic, Anton Van Der Wyngaerde.  
Reproducción de un facsímil. (Museu Marítim de Barcelona).***

Por otra parte, las excavaciones arqueológicas han detectado que los basamentos de todos los pilares que soportan las arcadas del edificio actual, a excepción de las dos tramadas de arcos más cercanas a la fachada de mar –que corresponderían al edificio medieval–, datan del siglo XVI y se asientan sobre los cimientos de los construidos a finales del siglo XIV por orden de Pedro IV. Durante la segunda mitad del siglo XVI se habría procedido al derribo de las naves de montaña medievales y se habría hecho retroceder el conjunto edificado con el fin de protegerlo de los embates del mar que amenazaban la fachada, como consecuencia del cambio de corrientes provocado por la construcción del muelle del puerto. La edificación se habría empezado por el lado de montaña y habría avanzado hacia la fachada de mar para no colapsar el funcionamiento de las instalaciones. Este proceso habría culminado con la desaparición del patio de separación entre las naves de montaña y las de mar, que aún se aprecia en las representaciones pictóricas, integrando las segundas en la nueva edificación.<sup>39</sup> La observación atenta del edificio permite detectar algunos indicios que corroboran esta nueva cronología. Por un lado, la presencia casi obsesiva del escudo de la cruz de San Jorge, emblema de la Diputación del General, que pone de manifiesto la procedencia de los recuerdos monetarios para sufragar las obras. Por otro, dos fechas –1576 y 1580– incisas en los pilares de la primera nave, junto al portal de la atarazana, sirven para acotar el arco cronológico de la construcción. Además, las marcas de picapedrero, especialmente las que representan una herradura, localizadas cerca de las fechas mencionadas, podrían corresponder con toda probabilidad al maestro de obras Pere Ferrer, el cual aparece en la documentación como autor de los trabajos encargados por la Diputación durante el último cuarto del siglo XVI.

<sup>39</sup> NADAL I ROMA y VILARDELL FERNÁNDEZ, «Drassanes Reials»: 59-63.

Así pues, las Atarazanas Reales, tal como han llegado a la actualidad, son en gran medida, una construcción cuya estructura fue edificada durante la segunda mitad del siglo XVI, ya que el trazado actual no se corresponde al que reproducen las representaciones iconográficas descritas. La cronología del edificio conservado se compacta, pues, en plena época moderna, lo que induce a pensar que las ampliaciones posteriores, ya identificadas como obras del siglo XVII, se integran en un mismo programa de «reforma integral» del arsenal, que se dilataría en el tiempo y culminaría con las obras de comienzos del siglo XVIII.<sup>40</sup> Probablemente, las intervenciones más destacadas durante el siglo XVII corresponden a las realizadas para la fortificación del conjunto del arsenal y su ampliación hacia el lado de levante, con la construcción de cuatro nuevas naves, que se llevó a cabo entre 1612 y 1618, tres de las cuales presentan las mismas dimensiones, mientras que la cuarta, al este del conjunto, habría sido construida con posterioridad y derribada en una fecha indeterminada antes de mediados del siglo XVIII.<sup>41</sup>

El valor estratégico del arsenal impulsó el reforzar sus elementos defensivos y, al mismo tiempo, como ya se había hecho a finales del siglo XIV, integrarlo en el sistema de fortificaciones de la ciudad. A partir de mediados del siglo XVI, se localizan nuevas informaciones referidas a la fortificación del edificio. Dos planos nos muestran un baluarte adosado al ángulo suroeste de la atarazana. El primero, datado entre 1518 y 1538, es el proyecto de construcción de un puerto para Barcelona situado al oeste del arsenal, que configuraría una dársena para cien galeras y se iría estrechando hacia un faro para poderla cerrar con una cadena.<sup>42</sup> El segundo documento es el proyecto de reforma del baluarte realizado por Giovan Battista Calvi<sup>43</sup> a partir de 1552, y que aparece perfectamente definido en los dibujos de Van der Wyngaerde de 1563. Calvi, ingeniero italiano al servicio de la Corona, que había llegado a la Península procedente de Piacenza en 1552, había sido nombrado responsable de la reforma y mejora de las fortificaciones del litoral mediterráneo peninsular, de las Islas Baleares y de los presidios norteafricanos.

La construcción del baluarte respondía a la demanda sistemática de los consejeros de la ciudad de fortificar el frente marítimo de Barcelona, según ellos, extremadamente desprotegido; una solicitud que se volvería especialmente insistente a partir de 1550 y que motivó, también, el impulso de la construcción de la muralla de mar, totalmente acabada en 1562. En la actualidad se conserva, en el recinto de la atarazana, un resto *fossilizado* del baluarte, datado, a partir del análisis de los elementos arquitectónicos que lo forman, entre finales del siglo XVI y el primer tercio del siglo XVII. Este elemento permitía la conexión entre los dos espacios –atarazana y baluarte del

<sup>40</sup> CUBELES I BONET, MORENO NAVARRO y NADAL I ROMA, «Noves descobertes arqueològiques»: 120.

<sup>41</sup> DAHL TERMENS, GARCIA DOMINGO y LÓPEZ MIGUEL, *Les Drassanes Reials de Barcelona*: 55-63.

<sup>42</sup> Damià MARTÍNEZ LATORRE, «La fortificación de Barcelona a mediados del siglo XVI: el baluarte de las Atarazanas y la Puerta de Mar de Giovan Battista Calvi», en *Drassana: revista del Museu Marítim*, 12 (2004): 82-92.

<sup>43</sup> También conocido y nombrado en la documentación real por Juan Bautista Calvi.

rey– y materializaría, de esta manera, una relación que seguramente existió desde los orígenes del elemento fortificado.<sup>44</sup>

Sobre la reforma del edificio durante el siglo XVI, la información contenida en la documentación histórica confirma todo lo indicado, pues se han encontrado múltiples evidencias sobre las diferentes obras llevadas a cabo. Lamentablemente para los investigadores, aún no hemos podido hallar una serie documental que trate propiamente dichas obras. Sin embargo, sí que hemos podido encontrar múltiples referencias, muchas de ellas producto de la correspondencia, en las que se menciona cómo están las cosas en el presente y en lo tocante al problema del dinero, y a quién le tocaba hacerse cargo de según qué gasto: si a la Corona o a la Diputación. Tenemos muy bien documentada y estudiadas las obras del baluarte encargadas a Calvi,<sup>45</sup> cosa que no sucede de la misma manera con las obras de finales de los años treinta, que corrieron a cargo del también italiano Benedetto da Ravenna, también conocido por la versión castellanizada de su nombre.

Nacido en 1485, Benedicto de Rávena participó como artillero en la conquista de Trípoli de 1510, comandada por Pedro Navarro. Después pasó a Nápoles y Lombardía, y en 1517 arribó a España. En 1522 intervino en la defensa del cerco otomano de Rodas asistiendo al ingeniero Gabriel Tadino de Martinengo y como capitán general de artillería. La expulsada Orden de San Juan le concedió merced de su hábito por los servicios prestados. Junto con Tadino, que también era de la Orden, sirvió al emperador Carlos V bajo las órdenes del marqués de Pescara. Más tarde, Benedicto fue a Castilla, donde reformó varios castillos bajo el patronato del condestable de Castilla Íñigo Fernández de Velasco, y sirvió al sobrino de este, el duque de Braganza en Portugal. Es en 1530 cuando lo encontramos en Perpiñán y marchando junto al emperador en su campaña de Túnez en 1535, donde se ocupó de las fortificaciones de los presidios norteafricanos, para luego volver a trabajar en Perpiñán. Hasta 1548 su actividad como ingeniero no cesó, pues se hizo cargo de mejorar las defensas de Cádiz, Gibraltar, presidios portugueses en el actual Marruecos y, sobre todo, en Cataluña en la frontera con Francia: Salsas, Perpiñán, Colibre y Rosas. Finalmente, al quedarse ciego pidió que se le licenciara, falleciendo en Sevilla en 1555 y siendo en la práctica sustituido por Calvi. Sobre sus trabajos defensivos en Barcelona, son pocas las referencias que encontramos.<sup>46</sup>

<sup>44</sup> Eloi CASTELLS, Helena MORÁN y Núria NOLASCO, «La documentació integral del patrimoni construït aplicada a l'estudi històric i estructural de les Drassanes Reials de Barcelona. El Portal de la Pau, la Casa de Manteniment i la Casa del Governador», en *Drassana: revista del Museu Marítim*, 19 (2011): 88-103.

<sup>45</sup> Damià MARTÍNEZ LATORRE, *Giovan Battista Calvi: Ingeniero de las fortificaciones de Carlos V y Felipe II (1552-1565)*, (Madrid: Ministerio de Defensa, 2006).

<sup>46</sup> Pablo DE LA FUENTE DE PABLO, «Las fortificaciones reales del golfo de Rosas en época moderna» (tesis doctoral inédita dirigida por A. Cámara Muñoz, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1996), 3 vols. Pablo DE LA FUENTE DE PABLO, *La ciudad como problema militar: Perpiñán y los ingenieros de la monarquía española (ss. XVI-XVII)* (Madrid: Ministerio de Defensa, 1999). Alicia CÁMARA MUÑOZ, «Las fortificaciones del emperador Carlos V», en *Carlos V. Las armas y las letras*, catálogo de exposición (Madrid: Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000): 123-137.

Gracias a la correspondencia de Fadrique de Portugal, arzobispo de Zaragoza y virrey de Cataluña desde 1525 hasta su fallecimiento en 1539, tenemos algunas pistas. En 1535, después de desalojar del trono de Túnez a Barbarroja, el emperador había pasado a Italia, y estando en Roma le llegó la noticia de que Francia había emprendido la guerra invadiendo a su aliado el ducado de Saboya, con la idea de llegar hasta Milán y reclamar el ducado de Lombardía, pues el duque Francisco II Sforza había fallecido sin descendientes, pero al estar casado con la sobrina de Carlos V, el emperador lo retuvo como estaba acordado en los esponsales para después cedérselo a su hijo Felipe. Francisco I, por su parte, como heredero de los derechos dinásticos de su primo y suegro Luis XII, tanto en Francia como en Milán, reclamaba el ducado para sí.<sup>47</sup> Esta nueva guerra con Francia, cuyo entendimiento con los corsarios berberiscos era ya sabido por el emperador, pues entre otras evidencias había encontrado que muchas de las piezas de artillería de los tunecinos usadas contra él había sido forjadas en Francia, ponía en jaque a Cataluña, pues el ataque podía llegar tanto por la frontera norte como por la costa. Es por ello que las obras y los preparativos para la defensa del territorio se vuelven frenéticas. Asimismo, en la fábrica de galeras se trabaja sin cesar, llegando materiales, suministros, víveres, municiones y gentes de Génova, Mallorca, Vizcaya, Cantabria, Málaga, Valencia, etc., o desde tan lejos como Flandes.<sup>48</sup> Sobre las galeras que se hacen y las obras defensivas, escribe el virrey:

En la fábrica de estas galeras se da toda la prisa que se puede dar, estas nueve que están fuera de la atarazana, que estaban cubiertas de teja cuando vuestra merced por aquí pasó, están ya a punto de poderse varar y echar al agua cuando S. M. fuese servido. (...) La obra del baluarte y murallas para la defensa de la marina de esta ciudad se va continuando con mucha diligencia y aunque las murallas no tengan el altura que han de tener, pensamos que con lo que está hecho se podría ya defender la ciudad desde el baluarte nuevo de levante hasta el que ya estaba hecho cabo el muelle.<sup>49</sup>

Y en otra, del mismo mes de febrero de 1537, ya nos dice lo perjudicial que resulta botar las galeras de una en una, pues cada vez que se hace se debe echar abajo la

<sup>47</sup> Una obra que narra la historia del ducado y su vinculación con Carlos V y la rama hispana de los Habsburgo: VICENTE DE CADENAS Y VICENT, *La herencia imperial de Carlos V en Italia: el Milanésado* (Madrid: Hidalguía y Centro Superior de Investigaciones Científicas, 1978).

<sup>48</sup> «Estas son las medidas de los árboles y entenas que el emperador nuestro señor me mandó que le enviase para hacerlos traer de Flandes: Los árboles para las galeras han de tener largura de veintisiete guas hasta en veintiocho, y de gordura por lo más bajo de seis hasta siete palmas de gua. La cual gua es de cuatro palmas de Barcelona que es media caña; y en lo alto han de tener de gordura los dichos árboles de cuatro palmas hasta cuatro y medio de gua. Las entenas han de ser dos para cada galera; la una se dice entre los marines *car* y la otra *pena*. El *car* ha de tener de largura veinticinco guas y de gordura por lo más bajo, de cuatro palmas hasta cuatro y medio de gua, y la *pena* ha de tener de largura veintiséis guas y de la misma gordura del *car*.» AGS, EST-K, leg. 1.691, f. 132, *Copia de las medidas que han de tener los árboles y entenas que el emperador nuestro señor ha de mandar hacer venir de Flandes para sus galeras* [Barcelona, 1537].

<sup>49</sup> AGS, EST-K, leg. 1.691, f. 37, *El Arzobispo de Zaragoza al comendador mayor de León*, Barcelona, 3 de febrero de 1537.

muralla que protege la línea de mar y la fachada de las Atarazanas Reales, por donde entran y salen las galeras:

Las nueve galeras que están fuera de la atarazana que estaban tejadas porque las lluvias no les hiciesen daño, están ya a punto y está entre ellas la bastarda de cuatro remos por banco. Para que salgan estas ha se derrocar la muralla y porque no es bien que salgan en muchas veces, por no hacer costa de hacer y deshacer la dicha muralla muchas veces, suplico a V. M. mande ordenar que cuando salgan algunas de ellas, salgan todas porque las otras están en cubierto dentro de las dichas atarazanas.<sup>50</sup>

Las murallas servían no solo para protegerse de un ataque externo, sino también interno, y es por ello que el recinto de las atarazanas contaba con su propia tapia. Al mismo tiempo, y debido al continuo estado de guerra, se había tomado la decisión de cercar la fachada de las atarazanas, pues existía la posibilidad no solo de un ataque externo, sino de un sabotaje interno, tal y como había ocurrido en Génova en 1530:

A los 21 del presente [mes] en la noche se puso fuego a las galeras de esta ciudad que estaban en el atarazanal, que eran nueve, y de ellas se quemaron ocho que no quedó memoria que hubiese habido galeras, y asimismo el tejado del dicho atarazanal. Y hasta ahora no se puede alcanzar más que se cree que el fuego fue puesto por mano de alguno (...) y más sospecha hay que haya venido por mano de cristianos que de moros.<sup>51</sup>

O en Venecia en 1534:

De Venecia escriben como se había puesto fuego en el atarazanal y se habían quemado todas las velas, jarcias y remos y aderezos y armas (...) y si no fuera al principio de la noche y que no hacía viento se hubiesen quemado todas las galeras y el atarazanal.<sup>52</sup>

Debido a ello, era lógico que las autoridades fueran precavidas y, por ello, no solamente se contaban con los soldados que custodiaban los baluartes y las murallas, sino que también se instaló una guardia de las atarazanas,<sup>53</sup> compuesta inicialmente por diez soldados, luego de veinticinco y que más tarde arribaría a los cincuenta.<sup>54</sup> Volviendo a los preparativos defensivos, el virrey Fadrique –cuya salud iba empeorando–, informaba al emperador de que con los recursos y dineros disponibles se había

<sup>50</sup> AGS, EST-K, leg. 1.691, f. 41, *El Arzobispo de Zaragoza a S. M.*, Barcelona, 19 de febrero de 1537.

<sup>51</sup> AGS, EST, leg. 1.364, f. 61, *Gómez Suárez de Figueroa a S. M.*, Génova, 22 de febrero de 1530.

<sup>52</sup> AGS, EST, leg. 1.367, f. 16, *Gómez Suárez de Figueroa a S. M.*, Génova, 15 de febrero de 1534.

<sup>53</sup> El príncipe Felipe escribe desde el monasterio de Montserrat al emperador: «Para que haya buen recaudo en la dicha fábrica y hacienda, tiene necesidad de algunas personas de las compañías que residen en Perpiñán, por ser hombres de confianza y que entienden los negocios que se hacen y han de hacer en la atarazana». AGS, EST, leg. 319, f. 188, *El príncipe Felipe a S. M.*, Montserrat, 2 de agosto de 1551.

<sup>54</sup> AGS, CSU, SE2, leg. 47, *Libro de los asientos de los soldados ordinarios que sirvieron en las atarazanas de Barcelona*, Barcelona, 1584-1591.



parapetado la ciudad lo mejor posible, poniendo especial atención en la fachada marítima, pues era poco probable que llegase alguna fuerza por tierra. Para proseguir requería los servicios del ingeniero italiano que se encontraba trabajando en las defensas en la frontera con Francia:

Del baluarte y murallas de la defensa de esta ciudad no se decir a V. M. otra cosa, sino que hago más de lo que puedo y siempre con mal de pechos a cuestras, y más me aprovecha lo que trabajo para mi salud que no si estoviese en la cama. Han pasado muchos días de grandes infortunios de la mar que ni nos dejan traer piedra ni cal ni cosa ninguna, más yo espero en Dios de ponerlo presto en defensa de baluarte a baluarte, donde el espolón de levante hasta el baluarte esta hecho al moll [muelle], y porque yo querría que micer Benedicto de Rávena que está en Perpiñán, viniese luego aquí a darnos forma como se hará lo que falta del baluarte del espolón de levante y así para cosas de la muralla nueva. Suplico a V. M. le mande por una cédula que venga luego aquí.<sup>55</sup>

Finalmente, las obras no llegaron acometerse en su totalidad, debido a la escasez de fondos y, sobre todo, porque tanto España como Francia firmaron la llamada tregua de Niza en 1538. Después de la infructuosa invasión de Carlos V y de la falta de acción de Francia, teniendo ambos monarcas numerosas deudas, y temiendo el emperador que los otomanos interviniesen abiertamente en el conflicto en auxilio de su aliado,<sup>56</sup> se llegó a dicho acuerdo –gracias a la mediación del papa Paulo III–, estableciendo una tregua de diez años y un proyecto de liga común frente a los musulmanes y los protestantes.

A raíz de este encuentro, se fraguó la Santa de Liga de 1538, en respuesta a las conquistas otomanas de las posesiones venecianas en el Jónico, el Egeo y el Adriático, así como a las devastadoras razias en Calabria llevadas a cabo por Barbarroja, que desde 1534 actuaba como almirante de toda la flota otomana. La alianza formada entre el emperador, el papa, Venecia y la Orden de San Juan –instalada desde 1530 en Malta–, y de la que Francia se excusó de participar, reunió una grandísima flota de alrededor de ciento sesenta y dos galeras, además de muchos otros bajeles bajo el liderazgo de Andrea Doria.<sup>57</sup> La flota tuvo éxito en sus acciones iniciales,<sup>58</sup> como en la captura de Castelnuovo,<sup>59</sup> pero las desavenencias entre los aliados hizo que la liga

<sup>55</sup> AGS, EST-K, leg. 1.691, f. 61, *El Arzobispo de Zaragoza a S. M.*, Barcelona, 29 de marzo de 1537.

<sup>56</sup> Édith GARNIER, *L'Alliance impie. François I<sup>er</sup> et Soliman le Magnifique contre Charles Quint* (París: Éditions du Félin, 2008).

<sup>57</sup> Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, «Carlos V, Venecia y la Sublime Puerta la embajada de Diego Hurtado de Mendoza en Venecia», en *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558)*, J. Martínez Millán e I. J. Ezquerria Revilla (coords.) (Madrid: Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001), vol. 1: 591-618.

<sup>58</sup> Sobre los planes y escaramuzas de la liga en aguas de Corfú: AGS, GyM, leg. 13, f. 118, *Francisco Duarte a S. M.*, 18 de septiembre de 1538. AGS, GyM, leg. 13, f. 121, *Francisco Duarte al Comendador Mayor de León*, 11 de octubre de 1538.

<sup>59</sup> Actual Herceg Novi, en Montenegro.

fracasara estrepitosamente en la batalla de Préveza,<sup>60</sup> donde, a pesar de la superioridad numérica de los aliados, el gran encuentro entre ambas flotas se saldó con una decisiva victoria de Barbarroja, donde, sin apenas bajas, destruyó una quincena de naves y capturó para su flota treinta y seis galeras y más de tres mil prisioneros, y provocó la retirada de Doria, asegurándose de esta manera que el este del Mediterráneo quedaba bajo control indiscutido de los turcos.<sup>61</sup>

Las defensas en Barcelona permanecieron de esta manera durante los siguientes años, pues a la fracasada empresa de Argel de 1541<sup>62</sup> le siguió que Francia aprovechará para romper la tregua y, con ayuda de la flota otomana, capturar Niza en 1542. La guerra concluiría en 1546 restaurando el *statu quo* de 1538. Carlos V, ya centrado en los asuntos de Alemania y en la guerra contra la protestante liga de Esmalcada, no volvería a sus reinos hispanos hasta su abdicación en 1556. Quienes tomarían las riendas de España fueron sus hijos: primeramente, su primogénito Felipe (1543-1548), hasta que partió al encuentro de su padre; seguido de su hija María y su sobrino-yerno Maximiliano de Habsburgo (1548-1551); nuevamente Felipe (1551-1554), y finalmente, su hija menor, la reina viuda de Portugal, Juana (1554-1559). Después de su paso por Inglaterra, Felipe retornaría a España –ya como rey– en 1559, con el objetivo de acometer el asunto mediterráneo con todas sus fuerzas.

Durante estos años de ausencia del emperador, y en el contexto de la última de las llamadas guerras de Italia contra Francia (1551-1559), es cuando se acometería no únicamente la reforma del mencionado baluarte por parte de Calvi, sino que también se llevaba a cabo una gran mejora en las atarazanas, construyéndose almacenes y nuevas naves cubiertas. Como ya hemos tratado, las Atarazanas Reales de Barcelona, en origen, habían sido concebidas como una infraestructura exclusivamente al servicio del monarca, pero, debido a las necesidades de la Corona siglos atrás, pasaron a albergar también al Consejo de Ciento y a la Diputación del General. Durante el período que tratamos, a pesar de que seguían contando con almacenes de su propiedad –las llamadas *botigues*–, el peso de ambas instituciones en la fábrica era puramente anecdótico, comparado con el papel que tuvieron en los siglos XIV y XV. A pesar de ello, colaboraron económicamente tanto en la reforma del edificio como en la construcción de su baluarte y elementos defensivos. Debido a esta particular situación, el tema del dinero y de quién había de hacerse cargo de las obras siempre fue motivo de conflicto entre las tres partes, tal es así que, en un momento tan crítico como cuando en 1552, ya con la obra programada y llegando constantemente desde las islas e Italia

<sup>60</sup> Acontecida en el mismo lugar que la decisiva batalla de Actium del 31 a. C. entre la flota de César Augusto al mando de Agripa y la flota de Marco Antonio y Cleopatra VII. David J. CALIFF, *Battle of Actium* (Filadelfia: Chelsea House Publishers, 2004).

<sup>61</sup> Carla RAHN PHILIPS, «Navies at the Mediterranean in the Early Modern Period», en *Naval Strategy and Policy in the Mediterranean: Past, Present and Future*, J. B. Hattendorf (ed.) (Londres y Portland: Frank Cass, 2000): 16-17.

<sup>62</sup> En AGS, GyM, leg. 20, se encuentra numerosa documentación sobre los preparativos y la organización de la armada para la empresa de Argel.

avisos de la llegada de flota otomana,<sup>63</sup> los concellerses, intentándose ahorrar parte de la factura de la obra, pretenden recortar la altura de la muralla, cosa que escandaliza tanto al ingeniero como al contador de cuentas y proveedor de la frontera, Juan Muñoz de Salazar, que escribe al príncipe Felipe desde Barcelona, el 5 de agosto de 1552:

Se acabó de tomar resolución determinada que lo del baluarte que se ha de hacer a la parte de la atarazana en presencia de todos los consejeros y de Juan Bautista, ingeniero de S. M., y porque el baluarte que se ha de hacer ha de costar según lo que está asentado siete mil escudos: los cinco mil que la ciudad paga y dos mil que V. A. les ha hecho merced. Y hecho la traza y el modelo del dicho baluarte (...), pareció que podría costar (...), siete mil y ocho cientos escudos o hasta ocho mil. Y los consejeros y personas que trataban de ello, dijeron con muy buena voluntad que querían gastar los siete mil escudos y que se acortase y estrechase un poco el dicho baluarte en cantidad hasta mil escudos de oro (...). El ingeniero dijo que por ninguna manera convenía quitarle un palmo de la traza del dicho baluarte porque no haría los efectos necesarios para la defensa de la atarazana y ofensa de los enemigos. De todo di razón a don Bernardino de Mendoza [capitán de las galeras de España] y me dijo que fuese al Consejo con el dicho ingeniero y que dijese a los consejeros que el baluarte se hiciese justa forma de la traza sin quitarle nada y que lo más costase de los siete mil escudos que V. A. lo mandaría pagar.<sup>64</sup>

Este tira y afloja entre la Corona y las autoridades territoriales por la financiación y consecuente comienzo o continuación de las diferentes obras y reformas que se hicieron a lo largo del siglo fue frecuente, especialmente en la década de los setenta.

La obra del baluarte de Calvi se acometió siguiendo el parecer de la Corona, que se encargó de sufragar el resto,<sup>65</sup> y quedando la atarazana bien resguardada: «el baluarte de la atarazana va adelante, y si este se acaba con tiempo será muy gran reparo para esta ciudad porque será guarda de mucha parte de la marina y de la parte de fuera hacia el portal de San Pablo». En cuanto a la muralla de mar:

Como el atarazana por la parte de la mar es la más flaca parte que hay en Barcelona, ha parecido al virrey y al maestre de campo Guevara y a otras personas que se

<sup>63</sup> Este tipo de avisos provenientes de los embajadores, de los gobernadores, virreyes, aliados, esclavos huidos, espías, etc., fueron constantes. Aunque el presente es de 1555, este ilustra perfectamente cómo llegaban las noticias:

«Este correo despacha el señor marqués [de Tarifa, el virrey Per Afán de Ribera] con el aviso del armada del Turco: la cual es en Apulia con buen número de velas y esto se sabe por el aviso que ha enviado el virrey de Mallorca, y aquel lo tiene del virrey de Cerdeña; y el de Cerdeña de Nápoles. También hay cartas de mercaderes que lo dicen y se afirma y dicen que [la] trae el hijo de Barbarroja [Hasán Bajá] por rey de Argel, no podrá dejar de hacer mucho daño a tierra de cristianos, como siempre ha hecho. Plega a Dios lo quiera remediar.»

AGS, GyM, leg. 59, f. 30, *Mateo de San Clemente a Francisco de Ledesma*, Barcelona, 6 de julio de 1555.

<sup>64</sup> AGS, GyM, leg. 47, f. 124, *Carta de Juan Muñoz de Salazar al príncipe Felipe*, Barcelona, 5 de agosto de 1552.

<sup>65</sup> AGS, GyM, leg. 59, f. 185, *Cuenta de los dineros del baluarte que se hace en Barcelona dado por Guillén Guircés* [Barcelona, 1555].

juntaron, que las puertas se tornasen a tapiar como estaban antes y poner aquello en mediana razón para que ofreciéndose alguna cosa, se pueda defender. Y así se ha empezado a poner en orden para que esté a mejor recaudo.<sup>66</sup>

Salazar, en otra carta, nos detalla cómo han quedado los preparativos:

El baluarte de la atarazana está puesto en defensa de muralla por las tres partes y por cuarto de la marina está abierto porque no se ha podido tomar el agua sino de una parte del lienzo,<sup>67</sup> yo hice juntar personas con dar razón al virrey para que se viese si aquel baluarte se había de defender viniendo [una] armada o no; y entre los que vinieron (...) concluyeron que se defendiese; y luego se puso la mano en hacer un reparo que hoy queda hecho de fajina<sup>68</sup> y tierra muy acertado. Por manera que el baluarte está en defensa y el reparo se ha hecho de tal manera que la obra de piedra y cal puede pasar muy bien adelante. Y así la ciudad está con mucho contentamiento.<sup>69</sup>

Por otro lado, cabe destacar que estos años fueron claves para la continuidad de las atarazanas de Barcelona, pues la Monarquía sopesó trasladar la industria a Tortosa. Varias fueron las razones que impulsaron esta decisión. Una de ellas fue el tema de la madera para las galeras. La madera, y en general los bosques, jugaban un papel clave no solo en la construcción naval, sino en casi todos los aspectos de las sociedades del antiguo régimen, siendo lógicamente imprescindible para la fabricación de galeras. Cataluña era una tierra abundante en ese tipo de materia prima, pero debido a la presión de los diferentes sectores, como la construcción naval, poco a poco, los bosques cercanos a los núcleos de Barcelona y, en menor medida, de Mataró, empezaban a mermar: «atravesando por algunos de los montes y pinares que hay entorno de esta ciudad de Barcelona, he visto mucha cantidad de pinos descabezados que no son para servirse de ellos; y así se hace en lo de adelante, dentro de pocos años no habrá fusta para un navío».<sup>70</sup> El problema no era únicamente los muchos sectores que empleaban los bosques y la madera, sino que esta también se exportaba y, por ello, hubo de prohibirse esta práctica:

Desde que yo vine a esta ciudad no he dado licencia para cortar ni sacar de este principado y condados ninguna madera de pino, ni la daré; y siempre tendré cuidado de que se conserve la que hay como V. A. manda y proveer que se siembren álamos blancos y almeces y robles en las partes que hubiere disposición para ello.<sup>71</sup>

Donde sí había gran abundancia de madera era alrededor de Tortosa, en la raya con Valencia y el delta del Ebro, además, a través del Ebro era desde donde llegaba,

<sup>66</sup> AGS, GyM, leg. 52, f. 139, *Juan Muñoz de Salazar al príncipe Felipe*, Barcelona, 6 de septiembre de 1553.

<sup>67</sup> Porción de una muralla que va de baluarte a baluarte.

<sup>68</sup> Haz de ramas delgadas muy apretadas usada para revestimientos.

<sup>69</sup> AGS, GyM, leg. 52, f. 143, *Juan Muñoz de Salazar al príncipe Felipe*, Barcelona, 8 de septiembre de 1553.

<sup>70</sup> AGS, GyM, leg. 47, f. 73, *Juan Muñoz de Salazar al príncipe Felipe*, Barcelona, 16 de julio de 1552.

<sup>71</sup> AGS, GyM, leg. 59, f. 38, *Per Afán de Ribera a Juana de Habsburgo*, Barcelona, 18 de julio de 1555.

surcando el Cinca o el Segre, la excelente madera cortada en los Pirineos. A su vez, era un lugar muy azotado por el corsarismo, lo cual había provocado una abrupta despoblación en la zona,<sup>72</sup> y con la presencia de una atarazana real de nueva planta se podrían disuadir las incursiones piráticas. A diferencia de Barcelona, que no contaba con un puerto adecuado con el que resguardar los buques,<sup>73</sup> Tortosa era un lugar en donde a los capitanes sí les gustaba invernar con sus escuadras: «lo que toca al invernadero del río de Tortosa (...) y al comendador mayor [Luis de Requesens] y a don Sancho [de Leyva] les parece que es el mejor que S. M. tiene en toda España».<sup>74</sup> A todos estos elementos había que sumar también el hecho de lo molesto que resultaba al poder regio y, por tanto, a la actuación virreinal, el tener que lidiar con las autoridades de la ciudad y el principado que residían en Barcelona.

Las atarazanas se encontraban en ese momento saturadas, pues no solamente estaban construyendo treinta y seis nuevas galeras, sino que además sufría las incomodidades de las obras defensivas y de salvaguardar no solamente los materiales necesarios para la construcción de los bajeles, sino todo tipo de bastimentos y municiones, para los que hubo que adecuarse unos almacenes o casa de municiones.<sup>75</sup>

Como consecuencia de todo esto, y debido a la necesidad de más galeras, se encargó en 1552 la construcción de seis galeras en la nueva fábrica de galeras de Tortosa, que quedó a cargo del vizconde –usufructuario– de Castellbó, Lluís Oliver de Boteller:<sup>76</sup> «En lo de fabricar galeras en Tortosa que escribió el dicho marqués [de Aguilar], a muchos días que he ordenado se hagan ahí seis y dado el cargo de hacerlas al vizconde Oliver».<sup>77</sup> La iniciativa era cosa de Juan Fernández Manrique de Lara, marqués de Aguilar de Campoo y virrey de Cataluña desde 1543 hasta su fallecimiento en 1553. Su fallecimiento no le permitió continuar con el proyecto, pero su sucesor en la lugar tenencia del principado, el marqués de Tarifa Per Afán de Ribera,<sup>78</sup> prosiguió con el

<sup>72</sup> Santiago COLOMAR FERRER, «Una frontera olvidada. Atacs i desembarcaments de corsaris nord-africans a Catalunya, València i Balears (1571-1650)» (Barcelona: tesis doctoral inédita, dirigida por E. Belenguer i Cebrià, Universitat de Barcelona, 2016): 36.

<sup>73</sup> Exceptuando el muelle de Santa Creu, más tarde conocido como el *moll Vell*, que se empezó a construir en 1477 y afectado constantemente por los temporales y las mareas. Mikel SOBERÓN RODRÍGUEZ, «El port baixmedieval de la ciutat de Barcelona: una visió des de l'arqueologia. L'escullera de 1477 i la troballa d'un vaixell tinglat», en *Quarhis: Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona*, 6 (2010): 134-163.

<sup>74</sup> ANC, APR, leg. 50, f. 9, *Juan de Austria a S. M.*, Cartagena, 22 de agosto de 1569.

<sup>75</sup> «En las obras de los almacenes de las atarazanas donde se ponen municiones se han gastado veinte mil doscientos noventa y seis maravedís», AGS, GyM, leg. 15, f. 44, *Relación de los maravedís que S. M. ha mandado enviar a poder de Diego de Cazalla pagador del armada* [Barcelona], 1539.

<sup>76</sup> Había conseguido el vizcondado en 1528, a raíz de un préstamo que realizó a la virreina de Valencia, la reina viuda de Fernando el Católico, Germana de Foix. Por otro lado, dos de los hijos de Lluís llegaron a ostentar la presidencia de la Diputación del General, al igual que su hermano Francesc (1530-1533): Pere (1575-1578 y 1584-1587) y Francesc (1587-1588 y 1596-1598). Josep Maria SOLÉ I SABATÉ (dir.), *Història de la Generalitat de Catalunya i els seus Presidents* (Barcelona Enciclopèdia Catalana, 2003), vol. 2: 121. Salvador-J. ROVIRA I GÓMEZ, *Els nobles de Tortosa (segle XVI)* (Tortosa: Consell Comarcal del Baix Ebre), 1996.

<sup>77</sup> Manuel FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, *Corpus documental de Carlos V (1548-1554)* (Salamanca: Universidad de Salamanca, 1977), vol. 3: 447.

<sup>78</sup> A partir de 1558 también ostentó el título de primer duque de Alcalá de los Gazules.



susodicho y lo tomó como suyo al querer llevarlo más allá y establecer allí unas atarazanas reales de nueva planta:

Después de haberlo comunicado con algunas personas que de esto tienen práctica y experiencia, me he resuelto (...), que cuando S. M. fuese servido de mandar labrar cantidad de galeras, que la mayor parte de ellas se podrían hacer mejor y a menos costa en Tortosa que en esta ciudad por razón de la abundancia de madera y de las otras comodidades que hay en aquel lugar, pero esto ha de ser habiendo allí casa de munición y cobertizo en que se metan las [galeras] que se labrasen y no faltando dineros para que la fábrica de ellas continúe sin parar.<sup>79</sup>

Por su parte, el mayor opositor del proyecto no fue otro que Francesc Antoni Setantí i Llorà, perteneciente a una familia de mercaderes bien establecida y quien, a pesar de carecer de título específico para ello, hacía las veces de superintendente de las atarazanas.<sup>80</sup> Setantí, que contaba con «la administración de galeras en sus manos»,<sup>81</sup> estaba en contra de trasladar la producción de galeras a Tortosa, y es por ello que envió un extenso memorial a la corte en el que detallaba en diferentes puntos dicho asunto. Él apostaba por reformar las atarazanas de Barcelona y capitalizar toda la industria allí, en lugar de dilapidar la real hacienda en tener dos edificios que mantener con toda la duplicidad de oficios y salarios.<sup>82</sup> El contador y proveedor Salazar, se mostraba de acuerdo con el parecer de Setantí.<sup>83</sup> Era, por tanto, contrario a establecer otra fábrica en Tortosa, y favorecía la reforma y ampliación de las atarazanas de Barcelona:

Que lo de las naves que se quieren cubrir en la atarazana de Barcelona está muy entendido que será servicio de S. M. hacerse especialmente costando tan pocos dineros como dicen que costarán dándose a destajo y no de otra manera (...).

Que lo de fabricar en Tortosa, muchos inconvenientes tendrían fabricándose allí por lo que se ha visto por experiencia; y con más facilidad se podrá traer la madera a Barcelona que no hacer atarazana de nuevo en Tortosa.<sup>84</sup>

Los informes de estos dos oficiales, tan implicados en la construcción de galeras, hizo que el Consejo de Guerra se decantase por recomendar al rey apostar por la construcción de los «cobertizos», los cuales autorizó su construcción la gobernadora

<sup>79</sup> AGS, GyM, leg. 59, f. 49, *Per Afán de Ribera a Juana de Habsburgo*, Barcelona, 18 de agosto de 1555.

<sup>80</sup> En un documento en el que se habla sobre unos impagos de Jerónimo de Almazán de 1555 se hace referencia al «comisario Francesc Setantí»: AGS, EST, leg. 332, f. 85, *Pedro de Cardona a S. M.*, Barcelona, 3 de enero de 1565.

<sup>81</sup> AGS, EST, leg. 332, f. 82, *Francesc Setantí a Francisco de Ledesma*, Barcelona, 7 de julio de 1555.

<sup>82</sup> Los escritos de Setantí resultan complejos de leer pues a su estilo «gongorista», le sigue su ortografía poco clara, con un castellano plagado de catalanismos e italianismos. Sus misivas, especialmente el presente memorial, son una grandísima fuente de información, que pensamos seguir estudiando. AGS, GyM, leg. 59, f. 79, *Copia del memorial que dio Setantí al marqués de Tarifa con su parecer sobre hacerse galeras en Barcelona y no en Tortosa y otras cosas* [Barcelona], 6 de julio de 1555.

<sup>83</sup> AGS, EST, leg. 319, f. 187, *El príncipe Felipe a S. M.*, Montserrat, 2 de agosto de 1551.

<sup>84</sup> AGS, GyM, leg. 59, f. 182, *Juan Muñoz de Salazar a Juana de Habsburgo* [Barcelona, 1555].

escribiendo al margen «hágase el cobertizo».<sup>85</sup> Este es el presupuesto y el diseño que Setantí presentó para la reformar parte del edificio:

Relación del costo que tendrá una cubierta donde estén dos galeras y un bergantín [o galera bastarda] y que la maestranza pueda trabajar dentro de ella conforme a un modelo [que] ha mostrado maestro Francisco Tubiol, veneciano (...), se hará de la manera siguiente:

Pinos 56	Primeramente, habrá menester fusta para toda la dicha cubierta conforme al dicho modelo [para poder] labrar dentro de ella dos galeras y un bergantín a placer (...). Cincuenta y seis pinos de once guas (...) que costarán precios en Barcelona de todo (...), sesenta y seis libras (...).	66 libras
Maestranza	A menester de maestranza para hacer dicha cubierta con el coste de las sierras cuarenta y seis libras.	46 libras
Teja	Habrà menester de teja para cada cubierta doce mil tejas que a razón de siete libras por mil tejas son ochenta y cuatro libras.	84 libras
Lata*/ tablazón	A menester para cada cubierta de gasto por alguna lata y tablazón sin los dichos pinos, veinte libras en lo que el entrará la manufactura de retejarla.	20 libras
[Total]	Que de fusta y manufactura y teja montarán lo dicho sin los pilares que han de ser de piedra que sea cosa más grave.	216 libras
Pilares de piedra 40	Se han de hacer los pilares de piedra picada de cuatro palmos en grueso y llevará cuatro lo más de alto cada pilar, que todas cuatro en cuatro de la dicha anchura (...). Esta se hallará quien lo haga a diez libras y cree se menos, será menester para cuatro cubiertas en que estarán ocho galeras y habrá en ellas cuarenta pilares que costarán cuatrocientas libras al presente precio.	400 libras

\* Tabla delgada sobre la cual se aseguran las tejas.

Esto será a diez escudos más o menos por cubierta, y el maestro veneciano que lleva salario ordinario de S. M. a dieciocho escudos cada mes se obliga a ello.<sup>86</sup>

<sup>85</sup> AGS, GyM, leg. 59, f. 50, *Lo que escribe el virrey de Cataluña por cartas de 30 de julio y 16 de agosto* [Madrid, 1555].

<sup>86</sup> AGS, GyM, leg. 59, f. 76, *Relación de lo que costará las cubiertas de galeras* [Barcelona, 1555].

78

G A Leg 80 - 76

Afela un

✓ acc upio qnerenon una cubierta on ceperu  
 de gacoris yondergantu y sia mastronni puchi  
 trabafai bentu deca conforri avun masec  
 amprado me fiero fibru donacion ca el  
 otro deca deca monsa signa

ACORDO DE LAS  
 DE SIMANCAS

pinu

95 ✓ pamesa menti abra menepi fustu para una cubierta  
 cubierta can firme acco moseli q labras cubru  
 deca de palaru yondergantu myy a plaza y palaru  
 myy ontable con quema y per pinu de ceperu  
 otra q labras pnesoi cubra deca cupi comido  
 pagu su my sesenta esen libras de ceperu on de  
 veyni equato oncau casado

mastronni

✓ a menepi de mastronni para azola ofi cubren conca  
 cope deca fieru qnora oncau cubra

tefa

✓ a bra menepi de tefa para casa cubren deca mill  
 tefa q onca de ceperu cubra para mill tefa son oga  
 a equato cubra

ata cubren

✓ a menepi para casa cubren deca para qnora  
 para q labras sinca ofi pinu de ceperu  
 onca q cubren ca mamata ma deca de ceperu

✓ a de fustu y mamata ma deca de ceperu  
 sinca pilares q onca de ceperu para qnora  
 onca de

pilares de ceperu

40 ✓ a npe de ceperu pilares de  
 pica pica de qnora pal  
 mas de ceperu deca onca  
 qnora deca de ceperu onca  
 qnora qnora de qnora deca  
 ofi onca de ceperu onca  
 qnora epa de ceperu qnora  
 a ofi de ceperu cubra y ceperu  
 ment deca menepi para  
 qnora cubren de ceperu  
 deca galera y abra onca  
 qnora de ceperu qnora  
 qnora deca cubra acco pa  
 de

✓ a pto sera a de ceperu ma qnora para qnora  
 yal ma de ceperu deca de ceperu qnora  
 deca my a de ceperu deca de ceperu  
 de ceperu deca y ceperu

Relación de lo que costarán las cubiertas de galeras, 1544. (España. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas, GYM, Leg. 59, 76).

La princesa Juana envió dinero para comenzar las obras a finales de 1555.<sup>87</sup> Estas nuevas naves cubiertas supusieron que la fábrica de galeras aumentase su productividad, provocando alrededor de 1558 el cese de la actividad en Tortosa.<sup>88</sup> Fueron pocas las que se sumaron a las seis inicialmente encargadas. Si esas se acabaron relativamente rápido, la falta de dinero hizo que no se pudieran armar adecuadamente y se fueran deteriorando, lo que provocó que ningún capitán quisiera tomarlas, pues priorizaban las que había en Barcelona.<sup>89</sup> A pesar de que se ordenó dar salida a las mismas, la negativa de los capitanes hizo que las galeras de Tortosa tuviesen que ser remolcadas hasta Barcelona, donde se repararon y adecuaron.<sup>90</sup>

El regreso a la península ibérica de Felipe vino marcado por la paz con Francia y por emprender una política marítima mediterránea adecuada, y es por ello que se trató el tema clave sobre cómo administrar las galeras y qué tipo de acciones tomar.<sup>91</sup> Esto genera un intenso intercambio epistolar acompañado de extensas relaciones y memoriales elaborados por capitanes, marinos, consejeros, virreyes y nobles, sobre el tema en el que la opinión mayoritaria alegaba por que el rey tomase las galeras por administración directa y emprendiese una gran campaña de construcción naval vertebrada entre Barcelona, Nápoles, Sicilia y la aliada Génova, y se hiciese con una flota de mínimo cien galeras con las que poder plantar cara a sus enemigos.<sup>92</sup> García de Toledo, nuevo virrey de Cataluña, su antecesor y ahora virrey de Nápoles Per Afán de Ribera, así como el barón de Villalonga, fueron algunos de los defensores de esta política. El rey, que era de este parecer y que como príncipe había aconsejado a su padre tomar ese rumbo, acabó de convencerse a raíz del desastre de la isla Djerba de 1560, donde el almirante otomano Dragut infringió una severa derrota a los cristianos.<sup>93</sup> Pues no solamente se perdieron decenas de galeras y otros tantos navíos en una rápida batalla sin apenas daño para los turcos, sino que miles hombres, veteranos soldados, marinos y remeros difíciles de reemplazar fallecieron.<sup>94</sup>

<sup>87</sup> AGS, GyM, leg. 60, f. 192, *Per Afán de Ribera a Juana de Habsburgo*, Barcelona, 27 de diciembre de 1555.

<sup>88</sup> AGS, CMC, 1EP, leg. 1.375, *Miguel Esteban pagador de la fábrica de las galeras que se hicieron en Tortosa (1552-1558)*.

<sup>89</sup> «V. A. me ha mandado (...) que tenga cuidado que las primeras galeras que se hubieren de dar sean las seis que se labran en Tortosa por el peligro en que están de perderse.» AGS, GyM, leg. 59, f. 38, *Per Afán de Ribera a Juana de Habsburgo*, Barcelona, 18 de julio de 1555.

<sup>90</sup> AGS, GyM, leg. 59, f. 49, *Per Afán de Ribera a Juana de Habsburgo*, Barcelona, 18 de agosto de 1555.

<sup>91</sup> Phillip WILLIAMS, «The Strategy of Galley Warfare in the Mediterranean (1560-1620)», en E. García Hernán y D. Maffi (eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en a Europa moderna (1500-1700)* (Madrid: Centro Superior de Investigaciones Científicas, 2006), vol. 1: 891-920.

<sup>92</sup> Muchos de esos memoriales y correspondencia se pueden encontrar en AGS, EST, legs. 441-455.

<sup>93</sup> Miguel MUÑOZ DE SAN PEDRO, «Don Álvaro de Sande, cronista del desastre de los Gelves», en *Revista de Estudios Extremeños*, 10 (1954): 467-509. R. C. ANDERSON, *Naval Wars in the Levant 1559-1853* (Princeton: Princeton University Press, 1952): 8-14.

<sup>94</sup> Destacan los casi cinco mil soldados que habían tomado posesión de la isla y que, una vez derrotada la flota, quedaron aislados. Tras tres meses de asedio, se rindieron, siendo llevados como esclavos a la capital otomana. Entre los cautivos se encontraba el maestre de campo Álvaro de Sande, que estuvo preso en Constantinopla hasta 1565, cuando, después de duras negociaciones y una gran suma, fue liberado.

A pesar del subsiguiente desastre en La Herradura (1562), gracias a los problemas internos que atravesaba el Imperio otomano,<sup>95</sup> hubo gran inacción por parte de La Sublime Puerta durante esos años clave, lo cual permitió a la Monarquía, no solamente recuperar y aumentar sus fuerzas, sino que pudo cosechar varias victorias sucesivas en Orán (1563), en el Peñón de Vélez (1564) y, sobre todo, en el gran asedio de Malta (1565). No solo la moral cristiana aumentó, pues se veía que se podía no solamente defenderse, sino que las fuerzas cristianas tenían oportunidad de *ofender*. Y es que, por primera vez, la situación permitía intentar lanzarse a la ofensiva: Francia se encontraba sumergida en sus guerras civiles, lo que no le permitiría boicotear o atacar por la retaguardia; el gran y temido Solimán había fallecido y su sucesor tenía poco interés en gobernar y proseguir las grandes campañas lanzadas por su padre; y la cátedra de San Pedro estaba ocupada por un *papa cruzado*. Todo esto condujo a la celebradísima y loada victoria de Lepanto,<sup>96</sup> la cual, aunque nosotros sabemos que tuvo unas repercusiones mucho más limitadas de las auguradas y que, en lugar del comienzo de una *reconquista* del oriente mediterráneo, en realidad supuso el principio del fin de la guerra a gran escala, la Monarquía en aquel momento no lo sabía, y es por ello que se decidió acometer una nueva reforma de las atarazanas de Barcelona.<sup>97</sup> Pues lo ministros y capitanes del rey pedían que no se dejase de aumentar la flota de galeras, y ello requería un espacio adecuado.

Esa fue una de las tantas misiones que llevaba el nuevo virrey en 1570, el gran prior de Castilla de la Orden de San Juan Hernando de Toledo, hijo bastardo del duque de Alba, el cual habría deseado para su hijo otro virreinato: «Hubiese querido para el prior... cargo, que fuera de más autoridad y menos trabajo y que, el que se tuviera en él, fuera en cosas que lucieran, y no de andar tras forajidos, y si guardan los fueros o no guardan los fueros». Porque el principado de Cataluña, si bien era

Obtuvo su venganza, pues ese mismo año participó en el sitio de Malta, donde no solo los otomanos sufrieron una importante derrota, sino que su captor, Dragut, encontró su fin. Dragut ordenó levantar un monumento –como recordatorio y advertencia– en Djerba, empleando como materiales los huesos y, sobre todo, los cráneos de los derrotados, que unidos con argamasa se elevaron haciendo una pirámide que contaba con una base de algo más de siete metros por más de diez de alto. *Burj al-Rus*, literalmente la torre de cráneos en árabe, se mantuvo en pie hasta 1848, cuando el rey de Túnez decidió derruirla y dar sepultura a los restos. Christine QUIGLEY, *Skulls and Skeletons: Human Bone Collections and Accumulations* (Jefferson y Londres: McFarland, 2001): 172.

<sup>95</sup> La inestabilidad se debió, entre otras muchas cosas, a las intrigas palaciegas en torno a la sucesión del cada vez más anciano sultán. Leslie PEIRCE, *The Imperial Harem: Women and Sovereignty in the Ottoman Empire* (Nueva York: Oxford University Press, 1993): 79-86.

<sup>96</sup> Mercedes BLANCO, «La batalla de Lepanto y la cuestión del poema heroico», en *Calíope: Journal of the Society for Renaissance and Baroque Hispanic Society*, vol. 19: 1 (2014): 23-53.

<sup>97</sup> Las pequeñas obras dentro del edificio, especialmente las tocantes a los almacenes o aquellas necesarias para adecuar el espacio de manera puntual fueron bastante habituales, cosa que se ve reflejada en la contaduría que ha logrado conservarse, pues en ella se refleja el pago de dichos trabajos: «A ciertos peones que trabajaron en derribar una pared en las atarazanas (...) y entregar al mayordomo de ella las municiones (...) y por otros gastos y jornales (...), cincuenta y una libras, dos sueldos y seis dineros de la dicha moneda [de Barcelona]»: AGS, CMC, 1EP, leg. 1.029, *Cuentas de Pedro Cazador, pagador de S. M. en Cataluña*, Barcelona, 1564-1568.



considerado el de mayor rango entre los de la península ibérica, carecía del prestigio de los mandos italianos (Nápoles, Sicilia y Milán), estrechamente vinculados a la casa de Alba.<sup>98</sup>

En una relación sobre las defensas y otros elementos militares presentes en el principado, el pagador Velasco decía lo siguiente:

En las atarazanas de Barcelona hay treinta y dos galeras nuevas la mitad de ellas debajo de cobertizos de tabla, y demás de ser muy costosos por la necesidad que hay de repararlos a menudo, no bastan a defender que cuando llueve no entre el agua en las galeras, que es de grande inconveniente para conservarlas, a cuya causa conviene disponer de ellas tan presto quanto se pudiere o que a lo menos no se eche al agua ninguna de las que están debajo de las arcadas de piedra hasta que se acaben de varar estas que están en descubierto. Porque si no se hace así las vendrá a consumir el tiempo dentro de pocos años o quedarán tales que serán de poco provecho para servir. Y porque a causa de estar mal cercadas las atarazanas, hacen cada noche guarda en ellas veinticinco soldados (...), convendría para excusar este gasto y asegurarlas mejor cercarlas de una pared de piedra de altura suficiente y fabricar dentro algunas casillas [habitaciones] de poca costa donde se recogiesen cuenta con la guarda, porque cercadas y guardadas de esta manera estarían a mejor recaudo sin costa (...). Podría ser que sirviendo V. M. a los diputados de Cataluña que hiciesen esta obra, se encargasen de ella, pues parece que no cae en menos razón cercar las atarazanas que fabricar las arcadas que en ellas hacen, pues se encamina y endereza todo a un mismo fin.<sup>99</sup>

Y es que, aparte de reparar los desperfectos y mejorar la obra presente, se quería fabricar unas nuevas arcadas en la zona del edificio perteneciente a la Diputación, cuyo espacio había estado empleando la Corona durante décadas, pues, aunque la propiedad era indiscutiblemente de la Diputación del General, era la Corona quien se hacía cargo económicamente de la guerra.<sup>100</sup> Es por ello que ya que el edificio que había de ser reformado era propiedad de la Diputación, era esta quien debía hacerse cargo de costear y acometer la obra demandada.

Y es que, como ocurría en la mayoría de los territorios cuya prioridad era su propio ámbito y necesidades, estos no se sentían complacidos por las respuestas de tipo global, y por la gran escalada que daba su soberano –señor no solo de ese lugar, sino de un imperio–, a las diferentes problemáticas que enfrentaban. Esto fue uno de

<sup>98</sup> Santiago FERNÁNDEZ CONTI, «El gobierno de Catalunya en tiempos de Felipe II: algunos aspectos del primer virreinato del prior don Hernando de Toledo (1571-1574)», en *Felipe II (1527-1598): Europa y la monarquía católica*, J. Martínez Millán (dir.) (Madrid: Parteluz, 1998) vol. 1: 188-189.

<sup>99</sup> AGS, GyM, leg. 75, f. 160, *García de Velasco a S. M.* [Barcelona, 1571].

<sup>100</sup> «Relación de lo que monta la paga de un mes del capitán general y de su gente de guerra que reside en la frontera de Perpiñán y fortalezas de aquella y oficiales y de Barcelona y Tortosa, la cual se ha de pagar y se acostumbra de pagar del dinero que viene de Castilla para ello. Para que V. S. ilustrísima mande las pagas del dinero que al presente ha venido, se hayan de hacer contener respecto a que ha de haber de él para las obras de Rosas y el baluarte de Barcelona y fábrica de galeras y de respecto para correos y otros gastos que se ofrecen cada día y por pagar el trigo y gastos del bizcocho que se han hecho y trigo y otras cosas que se han enviado por mandado de V. S. ilustrísima a Menorca.» AGS, GyM, leg. 69, f. 227, *Relación de lo que monta la paga de un mes de la gente de Cataluña*, 1559.

los grandes inconvenientes de las monarquías compuestas, siendo especialmente paradigmático en la Monarquía hispánica, la cual tenía una mentalidad «universal» que chocaba totalmente con los intereses rigurosamente provinciales de muchos de los territorios que formaban el imperio.<sup>101</sup> En el caso de los Habsburgo, aunque inicialmente no fue así,<sup>102</sup> el territorio –debido a la castellanización de la dinastía– que más pareció abrazar la idea imperial fue Castilla; mientras que las provincias de la periferia, generalmente se sintieron poco apegadas a todo ese tipo de iniciativas.<sup>103</sup>

Las obras de las arcadas se iniciaron a pesar del descontento de la Diputación, pero como maniobra de presión política –vinculada a diferentes pleitos y a como se estaba tratando el tema del bandolerismo–, se decidió pararlas, provocando que el rey les pidiese reanudarlas:

S. M. manava assentar i fer moltes galeres en la drassana que té lo General en la present ciutat, i que de part de S. M. pregava, a dits senyors diputats, continuessin la obra que allí tenen començada, segons que és necessari per la bona fàbrica de dites galeres. I los senyors diputats, responent (...) que manarien continuar la obra de la drassana i servirien sempre a S. M. en tot lo que fos possible y deguessin.<sup>104</sup>

Las obras se fueron parando y reanudando durante la década de los setenta e incluso la Diputación no tenía necesidad de dicho nuevo espacio, pues eran las galeras del rey las que ahí se fabricaban. Tanto el rey como el Consejo de Guerra tenían claro el asunto: «La justificación y causas que dais por haber parado en la fábrica de las atarazanas no militan», les decía el rey en una misiva a los diputados;<sup>105</sup> mientras que el Consejo: «La ciudad de Barcelona está obligada a hacer las arcadas de la atarazana, que se mande escribir a los diputados las hagan acabar».<sup>106</sup> Varios de estos episodios fueron recogidos en el *Dietari de la Diputació del General*:

Mossèn Jerònim Heredia, per part del excel·lent lloctinent general, vingué en lo consistori dels senyors diputats i digué a ses senyories que algunes arcades de la obra nova de la drassana estaven perilloses de caure, per no ésser acabades de cloure, i que sa excel·lència pregava a ses senyories les manessin acabar de cloure o derrocar, perquè no estiguessin amb tant gran perill com estan de matar la gent. I dits senyors diputats li respongueren que veurien lo que se hauria de fer.<sup>107</sup>

<sup>101</sup> Jesús LALINDE ABADÍA, «España y la Monarquía Universal (en torno al concepto de “Estado Moderno”)», en *Quaderni Fiorentini: per la storia del pensiero giuridico moderno*, 15 (1986): 109-166.

<sup>102</sup> A la llegada de Carlos de Habsburgo a los tronos hispanos, mientras en la Corona de Aragón, especialmente en Barcelona se celebró la elección del rey como nuevo emperador del Sacro Imperio; al mismo tiempo, la Corona de Castilla se enfurecía y, al poco tiempo, se alzaba en armas por el rechazo que provocaban las ausencias de su nuevo rey, a quien consideraban un extranjero.

<sup>103</sup> Giuseppe GALASSO, *En la periferia del imperio: la monarquía hispánica y el reino de Nápoles* (Barcelona: Península, 2000).

<sup>104</sup> DGC, vol. 2: 418, Barcelona, 14 de julio de 1573.

<sup>105</sup> DGC, vol. 2: 535, Barcelona, 6 de agosto de 1577.

<sup>106</sup> AGS, GyM, leg. 81, f. 246, *Deliberaciones del Consejo de Guerra*, 11 de mayo de 1576.

<sup>107</sup> DGC, vol. 2: 528, Barcelona, 28 de mayo de 1577.

Y nuevamente se volvía a insistir: «I après sa excel·lència [el virrey] digué, en efecte (...), de part de S. M., (...) que així mateix fessin continuar i acabar la obra de la drassana que havia cessat sens justa causa, perquè altrament S. M. en restaria molt desservit». Tal y como decía Felipe II en sus misivas del 13 de junio de 1577:

Y fuera bien que, por esta ocasión, no alzarais la mano de la obra de las atarazanas, pues veis lo que importa. Y así os encargamos mucho que la continuéis y acabéis con toda la diligencia que se ha de esperar de tan fieles vasallos, que allende que será corresponder a vuestro deber y obligación y a lo que es en beneficio público de ese nuestro principado, quedaremos de ello muy servido y de lo contrario no podríamos dejar de tener el sentimiento.<sup>108</sup>

El tira y afloja por las obras se siguió prolongando en el tiempo y las obras no avanzaban:

En aquest dia, de matí, lo magnífic Jerònim González Gant, secretari del excel·lent senyor lloctinent general, vingué en lo present consistori dels senyors diputats i, de part de dit senyor lloctinent general, digué en efecte als dits senyors diputats que sa excel·lència pregava a ses senyories fessin passar avant la obra de les drassanes, que los predecessors de ses senyories manaren parar, o la fessin enderrocar. I los senyors diputats, en efecte, li respongueren que mirarien lo que acerca de això haurien de fer, i que per servei de S. M. i de sa excel·lència farien tot lo que es podria i es deuria fer.<sup>109</sup>

Parece ser que, finalmente, ya en 1579, la Diputación accedió a hacerse cargo del pago y finalizar la obra.<sup>110</sup> La reforma de las naves de la Diputación se iniciaron en 1571 y acabaron en 1580, exactamente el mismo tiempo que duró el virreinato del prior Hernando de Toledo, que después fue a Portugal acompañando a su padre durante la guerra de sucesión del trono portugués, siendo en 1583 nombrado miembro del Consejo de Estado y del de Guerra.

Las atarazanas, al igual que Barcelona y el principado fueron visitadas en 1585 por el rey, lo que produjo cierto revulsivo para la fábrica de galeras, cuya actividad –a diferencia de sus problemas– había disminuido enormemente en los últimos años. Ello hizo que el rey se interesara por el estado de la fábrica y se encargaran nuevas galeras para renovar sus flotas y los buques insignia de sus capitanes. Asimismo, y consciente del daño que producía la inactividad en el arsenal y el desperdicio que suponía, habiendo al mismo tiempo gran demanda de nuevos buques para sus empresas atlánticas, se pensó en que se hiciesen galeazas o galeras adaptadas para las costas americanas, además de plantearse que en Cataluña se hicieran galeones como los que se hacían en el Cantábrico, es por ello que se demandó a la Diputación construir dos nuevas arcadas

<sup>108</sup> DGC, vol. 2: 533, Barcelona, 6 de agosto de 1577.

<sup>109</sup> DGC, vol. 3: 6, Barcelona, 21 de noviembre de 1578.

<sup>110</sup> «Avisar a V. M. como se han recibido las letras para los diputados y las di luego al pagador para que cobrase los dineros de los diputados.» AGS, GyM, leg. 91, f. 159, *Pedro de Cardona a S. M.*, Barcelona, 19 de diciembre de 1579.

en 1587. Y por lo que el rey envía al experimentado capitán Antonio de Alzate –que acabará siendo nombrado superintendente y comisario general de las atarazanas–, para que audite, investigue y elabore informes, con el objetivo de reformar tanto el edificio como la institución, lo cual trataremos con la debida atención más adelante.

En cuanto a la reforma física del edificio, Alzate recomienda, primero de todo, la creación de un archivo propio para las atarazanas:

Haya lugar adonde se junten y asistan en el dicho atarazanal y tengan sus libros las personas y oficiales de S. M. (...), pues hay tan buen aparejo y se pueden hacer tan a poca costa los aposentos que sean a propósito para ello por estar ya hecho los muros en la entrada de la segunda puerta.<sup>111</sup>

Asimismo, recomienda reaprovechar el espacio dentro del recinto. Allí hay una pequeña vivienda empleada por el maestro mayor, muy mal tapiada y de fácil acceso; según Alzate, se podrían evitar inconvenientes de todo tipo si se desalojaban y en el espacio se construyen hornos para cocer bizcocho y pan para las galeras, pues es un lugar adecuado para ello, y propone emplear las astillas que se generan al construir los buques como alimento para los hornos.<sup>112</sup> Y lo mismo dice sobre la clavazón y los materiales de hierro. Reconoce que es cierto que fuera de Barcelona resulta más barato adquirirlos, no obstante, aunque el quintal de clavazón sea en sí más caro, se ahorra mucho dinero y sobre todo tiempo, y se mejora en planificación instalando una pequeña fundición en el lugar que trabaje todo el año.<sup>113</sup> En cuanto a la guardia que custodia el arsenal, resultan un problema, y propone reformarla. A su vez, recomienda que, si se quiere realmente salvaguardar el edificio, la guardia, o al menos sus mandos o el superintendente, deberían estar acuartelados en el mismo:

Que se deberían hacer a lo menos para la persona que tiene a cargo el dicho atarazanal, pues conviene que viva dentro de él; y otra para el capitán o cabo de la guardia. Estos aposentos los harían por ventura los diputados como han hecho con las arcadas, y no serían de mucha costa por estar las paredes hechas.<sup>114</sup>

<sup>111</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 226, *Relación del atarazanal de Barcelona*, Barcelona, agosto de 1588. No era el único que consideraba que poner hornos resultaría un acierto. Pedro de Isunza ya había escrito en ese sentido en más de una ocasión al rey, pues decía que se especulaba con el trigo, debido a que, en tiempos de abundancia, se guardaba por resultar demasiado barato y se esperaba a tiempos de carestía para venderse a precios abusivos: «y pues he tocado esta materia, suplico a V. M. con la instancia que me es posible, dé la licencia para que dentro de estas atarazanas se hagan cuatro bocas de hornos como muchas veces lo he suplicado (...). Porque fabricándose el bizcocho en ellas, habrá tantas mejoras en él [bizcocho], así en la bondad [calidad] como en el barato que de ello resulte»: AGS, GyM, leg. 178, f. 24, *Pedro de Isunza a S. M.*, Barcelona, 13 de agosto de 1586.

<sup>112</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 226, *Relación del atarazanal de Barcelona*, Barcelona, agosto de 1588.

<sup>113</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 225, *Relación de las atarazanas de Barcelona por el capitán Antonio de Alzate*, Barcelona, septiembre de 1587.

<sup>114</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 232, *Lo que parece al señor don Juan de Cardona sobre las cosas de la atarazana de Barcelona habiendo visto lo que don Manrique de Lara y Antonio de Alzate han dicho en las relaciones que han dado* [San Lorenzo de El Escorial, 1588].

Y recomienda al rey que mande hacer las siguientes obras tocantes a la muralla, a los almacenes y a las nuevas arcadas que se construyen:

Asimismo, se advierte que todo el cercado que está de parte de la ciudad (...) es de tapia y está toda para caerse desmoronada y con diversos agujeros por donde se entiende que se hace daño [robos y sabotajes]; y lo mismo por la casa del maestro mayor. Y también se sirva V. M. de mandar se continúe con el cobertizo de la tejavana que está comenzada de la parte de dentro de las dichas atarazanas, que será de gran servicio para la conservación de los árboles,<sup>115</sup> entenas y palamentos [juegos de palos y otras piezas], y aún para trabajar la maestranza el día que lloviera, pues será de tan poca costa todo en consideración de lo que ha de aprovechar.

La Diputació del General de Cataluña comenzó el año pasado para el servicio de V. M. a fabricar dos arcadas grandes junto al atarazanal en la plaza que se sigue, en las cuales se pueden hacer dos galeras reales y, a necesidad, dos galeazas, las cuales están ya para cubrirse [las arcadas]; y si V. M. se sirviese de mandar escribir a los diputados de Cataluña las hagan cubrir, lo harán con brevedad y por ser los dichos arcos de tanto servicio para V. M.<sup>116</sup>

Alzate era un hombre viajado, instruido en la mar y con experiencia tanto militar como administrativa. Se había criado en Italia y conocía bien sus diferentes arsenales y, por ello, las reformas que proponía para Barcelona –tanto físicas del edificio como de gestión– tenían como objetivo enmendar sus carencias y aplicar las fórmulas que funcionaba en Italia. Y como veremos a continuación, no iban nada mal equivocadas, especialmente si consideramos al siguiente «analista» una referencia válida: el nonagésimo dux de Venecia (1606-1612).

Antes del dux, Leonardo Donato (o Donà) fue el embajador de Venecia en España. Al finalizar su misión, como todos los embajadores, debía presentar –primero oralmente frente al Senado y después por escrito– un detallado y secreto informe –*relazioni*– que contenía todo tipo de información del país donde había llevado a cabo su misión. En su *relazioni* de 1573, Donato le dedica unas agrídulces líneas a las atarazanas de Barcelona. Empieza diciendo: «Son fabricadas todas estas galeras de España *nell' arsenaletto di Barcellona*».<sup>117</sup> Es llamativo que emplee el diminutivo de arsenal para referirse a la mayor factoría de galeras presente en la época en el Mediterráneo occidental, pues las atarazanas de Barcelona se situaban por delante –en cuanto a tamaño y capacidad constructiva– de sus contrapartes en Marsella, Argel, Génova, Livorno, Roma, Nápoles o Mesina.<sup>118</sup> Sin embargo, es comprensible

<sup>115</sup> En este contexto –y otros similares–, el «árbol» o el «árbol de/de la galera», al palo o mástil, es decir un madero destinado a sostener la vela colocado perpendicularmente en la quilla de la embarcación.

<sup>116</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 220, *Advertimiento del capitán Antonio de Alzate tocantes a la fábrica de galeras que se hacen en Barcelona*, 1588.

<sup>117</sup> Eugenio ALBÈRI, *Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato durante il secolo decimosesto* (Florenca: Società Editrice Fiorentina, 1862), serie 1, vol. 6: 395.

<sup>118</sup> Los astilleros provenzales de Tolón, y sobre todo de Marsella, no se desarrollarían hasta el reinado de Luis XIV, ya en el siglo XVII, cuando Francia realmente potenciaría su armada mediterránea. Véanse: Paul



que lo defina como pequeño arsenal si su referencia principal no era otra que el arsenal de Venecia. Pero es que lo de Venecia era algo extraordinario. Podríamos decir que, mientras que el resto eran ciudades con un arsenal, Venecia era un arsenal con una ciudad. Precisamente, en 1573 se culminaron unas enormes obras iniciadas cien años antes y cuyo objetivo fue doblar el tamaño del ya enorme arsenal de Venecia. Para esa época, se ha estimado que el terreno que abarcaba era de casi 24 hectáreas.<sup>119</sup>

Se trataba de un enorme complejo industrial, militar y estatal sin igual, que daba trabajo a miles de trabajadores que tenían un estatus especial, los *arsenalotti*.<sup>120</sup> El trabajo en el arsenal empleaba unos métodos de producción de gran eficiencia, con líneas de ensamblaje, uso de piezas estandarizadas, trabajadores especializados, además de un riguroso sistema de calidad y control.<sup>121</sup> Obviamente, no siempre se mostró tan eficiente, pero lo cierto es que su capacidad y prestigio eran tales que, para sus contemporáneos, resultaba algo maravilloso, y los venecianos sabían, además, cómo manejar la propaganda. Estando Enrique de Valois (futuro Enrique III de Francia) de paso por Venecia en el verano de 1574, una galera

MASSON, *Les galères de France (1481-1781): Marseille, port de guerre* (París: Librairie Hachette, 1934). André ZYSBERG y Béatrice HÉNIN, *Marseille au temps des galères: 1660-1748* (Marsella: Rivages, 1983). Sobre Argel contamos con la descripción de discutida autoría, DE HAEDO, *Topografía e historia general*. Asimismo, contamos con la obra de Moulay BELHAMISSI, *Histoire de la Marine algérienne (1516-1830)* (Argel: Entreprise Nationale du Livre, 1986). Sobre la *Darsena* de Génova: Luciana GATTI, *L'Arsenale e le galee. Pratiche di costruzione e linguaggio tecnico a Genova tra Medioevo ed età Moderna* (Génova: CNR, 1990). En cuanto a las galeras de Livorno para los Medici, recomendamos: Lucia FRATTARELLI FISCHER, «Il bagno delle galere in "terra cristiana". Schiavi a Livorno fra Cinque e Seicento», en *Nuovi Studi Lovornesi*, 8 (2000): 69-94. Para las galeras pontificias y su infraestructura, recomendamos los trabajos de Fabrizio FILIOLI URANIO, en especial su reciente *La squadra navale pontificia nella Repubblica internazionale delle galere: secoli XVI-XVII* (Roma: Aracne, 2016). Nápoles, era una populosa y rica ciudad, capital del reino homónimo, que contaba con un buen puerto, pero con un mal arsenal. En 1575 se planeó construir un arsenal nuevo, comenzándose en 1577. Este será el gran arsenal mediterráneo de la Monarquía Hispánica durante el siglo XVII. Léase: Maria R. PESSOLANO, «Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII», en *Sopra i porti di mare: 2. Il regno di Napoli*, G. Simoncini (ed.) (Florenca: Olschki, 1993): 67-115. Mirella MAFRICI, «Navi e pirati: la difesa del Regno di Napoli nel secolo XVI», en *Aspetti ed attualità del potere marittimo in Mediterraneo nei secoli XII-XV*, Paolo Alberini (Roma: Stabilimento Grafico Militare, 1999): 383-396. En cuanto a Sicilia, fue a iniciativa del gran impulsor de las atarazanas de Barcelona, García de Toledo, quien en 1565 apostase por la creación de un nuevo y mayor arsenal en Mesina, en detrimento de Palermo, pero tardaría años en acabarse y no de la manera que inicialmente se pensó. Maurizio VESCO, «Un viceré ammiraglio per un'isola: Garcia Álvarez de Toledo e il potenziamento delle infrastrutture marittime siciliane», en *La Sicilia dei viceré nell'età degli Asburgo (1516-1700). La difesa dell'isola, le città capitali, la celebrazione della monarchia*, S. Piazza (ed.) (Palermo: Caracol, 2016): 111-136. Valentina FAVARÒ, *La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II* (Palermo: Associazione Mediterranea, 2009). Sobre la escuadra de Sicilia: Valentina FAVARÒ, «La escuadra de galeras del Regno di Sicilia: costruzione, armamento, amministrazione (secolo XVI)», en *Mediterraneo in armi (secoli XV-XVIII)*, Rossella Cancila (ed.) (Palermo: Associazione no profit Mediterranea, 2007).

<sup>119</sup> Frederic C. LANE, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance* (Baltimore: John Hopkins University Press, 1934): 140.

<sup>120</sup> Robert C. DAVIS, *Shipbuilders of the Venetian Arsenal: Workers and Workplace in the Preindustrial City* (Baltimore: John Hopkins University Press, 1991).

<sup>121</sup> LANE, *Venetian Ships and*: 142-144.

fue ensamblada, botada y completamente armada para su real entretenimiento, todo en una hora.<sup>122</sup>

Volviendo a las palabras de Donato, el arsenalito de Barcelona:

Está muy mal provisto, no tiene artillería, ni aparejos preparados, ni almacén de maderas, consta de veinticuatro arcos cubiertos muy bien contruidos, y puestos en cuatro clases, uno detrás del otro, bajo los cuales se fabrican las galeras, y es necesario, cuando se quiere varar la cuarta [galera] de ellas, ubicada en el último arco, que le hayan dejado espacio las tres colocadas delante de ella.<sup>123</sup>

El suministro de artillería siempre fue un problema importante para la Monarquía. En 1560, de manera permanente, únicamente había una real fundición en Málaga, habiendo almacenes o *casas de la munición* repartidas por el territorio, una de ellas ubicada en las atarazanas de Barcelona. A pesar de que España tenía ciertas industrias dedicadas a ello, además de abundancia de las estratégicas materias primas,<sup>124</sup> fue casi totalmente dependiente del suministro de artillería extranjera, debido a la gran cantidad requerida, la falta de planificación y que algunos de los yacimientos eran demasiado caros para explotarlos.<sup>125</sup> Por otro lado, en cuanto a los suministros y el depósito de madera, el astillero catalán sí contaba con ellos, pero, nuevamente, el elevado número de bastimentos, la constante falta de fondos y la inadecuada planificación hacían imposible que se pudiera contar con una reserva estable. Especialmente en la época en la que escribe Donato, post-Lepanto, cuando la armada de galeras del rey alcanzó su cifra récord de 146 galeras.<sup>126</sup>

La descripción que el veneciano hace de las atarazanas coincide con las prospecciones arqueológicas que las describe para el siglo XVI de la siguiente manera: sumando el cuerpo de las naves existentes de Pedro el Ceremonioso, el cuerpo de las naves centrales del siglo XV, con el patio de levante y este nuevo añadido en época de Felipe II, hacen un total de siete naves de veintitrés crujías y una más,

<sup>122</sup> Obviamente era imposible construir una galera en una hora, pero lo que enseñaron al rey electo de Polonia-Lituania y futuro de Francia, fue la última etapa del proceso de construcción, al cual también se le había dedicado una enorme cantidad de tiempo y esfuerzo, por lo que es asombroso que pudiera completarse en tan solo una hora. Lane considera que muchas preparaciones y trabajos fueron realizados previamente, especialmente el calafateado de la galera, por lo que esta muestra no debe tomarse como una referencia real, sino como más bien como un ejercicio de propaganda frente a una potencia extranjera. LANE, *Venetian Ships and*: 144.

<sup>123</sup> ALBÈRI, *Relazioni degli ambasciatori*: 385.

<sup>124</sup> Hierro en Guipúzcoa y Vizcaya, cobre en Sierra Morena, azufre en la mina de Hellín (Albacete) y salitre en Granada, Murcia, La Mancha, Aragón y Cataluña. I. A. A. THOMPSON, *War and Government in Habsburg Spain 1560-1620*, (Londres: The Athlone Press, 1976): 236.

<sup>125</sup> THOMPSON, *War and Government*: 234-237.

<sup>126</sup> La escuadra de Nápoles contaba con 54, la de Sicilia con 22, la de España con 46 y la de Génova con 24. Eso sin incluir la de los «particulares italianos» y otros príncipes, también a sueldo de Felipe II, como las de Mónaco, Saboya, Toscana. I. A. A. THOMPSON, «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI», en *Manuscripts: Revista d'Història Moderna*, 24 (2006): 98.

la septentrional, de diecisiete. Un recinto de casi 1,2 hectáreas,<sup>127</sup> al cual, a partir de 1551, se le añadirá en el lado sur el baluarte diseñado por Calvi, adosado a la muralla medieval.<sup>128</sup>

Cabe destacar que las «*ventiquattro volti di breccia benissimo fabbricati*», fueron hechas empleando los arcos de diafragma, perpetuando el modelo medieval desarrollado en el siglo XIV, lo cual nos confirma su rotundo éxito como modelo constructivo. Estos arcos fueron muy empleados por el gótico catalán, pues se trataba de una solución muy original que presentaba múltiples ventajas, tales como su fácil construcción, el abaratamiento de los costes y su sencillez y efectividad, que reducía las complicaciones técnicas. La prueba de su éxito en las atarazanas está en que estos arcos se convertirán en el modelo base sobre el cual se harán prácticamente todas las modificaciones y reformas del edificio hasta el siglo XVIII.<sup>129</sup>



**Foto del interior de las Reales Atarazanas con las naves cubiertas con arcos de diafragma.  
(Foto: J. Biel. Museu Marítim de Barcelona).**

<sup>127</sup> Tomando como buenas tanto estas dimensiones como las anteriormente facilitadas para Venecia, el arsenal de la Serenísima República podría albergar veinte infraestructuras como la de Barcelona. No es de extrañar que le pareciera un «arsenaletto».

<sup>128</sup> Iñaki MORENO EXPÓSITO y Marcel PUJOL I HAMELINK, «Arqueologia a la Drassana: l'evolució de l'edifici quan s'hi construien galeres», en *Tribuna d'Arqueologia 2012-2013* (Barcelona: Generalitat de Catalunya, 2015): 182.

<sup>129</sup> MORENO EXPÓSITO y PUJOL I HAMELINK, «Arqueologia a la Drassana».

## Las atarazanas de Felipe III, Felipe IV y Carlos II: decadencia, conflicto y reforma (siglo XVII)

Las grandes escuadras de galeras como las que don Juan de Austria tuvo bajo su mando durante la década de los setenta, no solamente no serían requeridas durante el último cuarto del siglo XVI, sino que eran imposibles de sustentar paralelamente al enfrentamiento en el Atlántico. La Monarquía no disponía de los necesarios recursos humanos para mantener esos números: a pesar del endurecimiento del código penal, las galeras seguían sin contar con los remeros necesarios; faltaba marinería y maestranza. Lo mismo ocurría con los materiales: cada vez eran más caros y se habían de traer desde más lejos. Por lo que las treguas establecidas con la Sublime Puerta supusieron un alivio para las arcas y los recursos militares de la Monarquía, pues pudo centrarse en sus enfrentamientos contra los herejes de Flandes, Francia e Inglaterra. Es por ello que la última etapa del reinado de Felipe II evidenció una importante dejadez en el frente mediterráneo. La gran amenaza otomana parecía haberse detenido, pero, a pesar de todo, el Mediterráneo seguía siendo un lugar inseguro, tanto en sus costas como en la navegación, debido no solo al dañino corso berberisco, sino también al establecimiento y crecimiento del corso hereje, principalmente neerlandés e inglés.

Todas las diferentes escuadras de galeras habían reducido su número sustancialmente, y en el caso de la escuadra de España, se había incluso fragmentando, pues ahora también había una escuadra operando en Portugal y otra en el Cantábrico. A pesar de que durante el reinado de Felipe III y en tiempos de la denominada *Pax Hispanica* se volvió a poner la mira en el Mediterráneo –cosechando tanto éxitos como fracasos–, los recursos y la inversión seguían siendo insuficientes. Obviamente, todo ello repercutió en los diferentes astilleros de la Monarquía, aunque con diferencia, el que salió peor parado de ellos fue el de Barcelona. En Mesina y, sobre todo, en Nápoles, se supieron adaptar a la nueva situación mejor que en Barcelona. En Italia los materiales demandados para la construcción y provisión de las galeras eran más abundantes y accesibles, además –administrativamente–, tanto para la Monarquía como, sobre todo, para los virreyes, Sicilia y Nápoles resultaban mucho más manejables que Cataluña. A todo esto, también ayudó que algunos de sus virreyes –destacando el *Gran Duque de Osuna*–, fueron gobernantes muy versados e implicados en los asuntos de la mar.<sup>130</sup>

En 1593 falleció en el cargo el diestro superintendente de las Atarazanas Reales de Barcelona, el capitán Antonio de Alzate, siendo nombrado Ramon d'Oms para el cargo. Ramon d'Oms formaba parte de una ilustre familia noble catalana y se había labrado una importante carrera vinculada al mar, tanto armando como capitaneando galeras, participando en expediciones tales como Lepanto. Durante el tiempo en que estuvo al frente de las atarazanas de Barcelona, la labor de Oms fue cuestionada por-

<sup>130</sup> Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *El gran Duque de Osuna y su marina* (Sevilla: Editorial Renacimiento, 2006) (1.ª ed. 1885). Luis M. LINDE, *Don Pedro Girón, duque de Osuna: La hegemonía española en Europa a comienzos del siglo XVII* (Madrid: Ediciones Encuentro, 2005).



que algunos oficiales de las galeras denunciaron que los buques construidos bajo su mandato eran defectuosos.<sup>131</sup> Con todo, desde el punto de vista cuantitativo, Oms sí podía presumir de haber realizado una buena labor, pues con los recursos de los que disponía<sup>132</sup> y con el mal estado del edificio pudo organizar la construcción de hasta ocho buques simultáneamente. Y es que, en esos primeros años de la centuria, la Monarquía necesitaba embarcaciones.<sup>133</sup> No obstante, la negativa valoración de algunos capitanes de galeras, bajo el mando del conde de Santa Gadea, no solo reavivaba un debate ya existente en el astillero, sino que perjudicaba el prestigio tanto del astillero barcelonés como de su superintendente y la maestranza, los cuales escribieron varios memoriales en su defensa.

Esta cuestión también puso en duda la capacidad del virrey, el duque de Feria (1596-1602). Feria admitía al rey su poca experiencia en temas marineros pero le informaba de que todas las galeras que se habían construido desde que era virrey «han sido por la misma orden que estas últimas, antes se han ido mejorando y perfeccionando algunas cosas», por lo que le parecía «cosa prodigiosa que de tan buenas galeras como aquí se hacían repentinamente se pasase a otro extremo siendo hechas por unos mismos maestros», y se posicionaba junto al superintendente en que la crítica del conde de Santa Gadea estaba fundada en relaciones de personas poco formadas en su oficio, «y si los oficiales que están allá saben tan poco de fábrica de galeras como los que aquí vinieron (...), temo que el servicio de V. M. lo pase mal porque la desorden y confusión que aquí hubo fue cosa vergonzosa». Por último, advertía Feria al rey que en ese momento se estaban haciendo en las atarazanas cinco galeras, y que si eran ciertos los errores que decía el conde de Santa Gadea, tenían los ocho buques que se habían varado, los mismos tendrían las que al presente se estaban construyendo, por lo que solicitaba las órdenes a seguir.<sup>134</sup>

El principal problema con que contaban las atarazanas era su constante falta de inversión, lo cual provocaba una mala planificación y gestión, haciendo que se trabajase con discontinuidad y que, por falta de medios y materiales, muchas veces se malograra el trabajo bien hecho.<sup>135</sup> Por orden del rey, la fábrica de galeras tenía una consignación de 20.000 escudos anuales, procedente de los impuestos eclesiásticos, pero, sin embargo, esta financiación nunca llegaba, pues era requerida para otros menesteres:

Adviértase que aquí no hay ninguna consignación para la fábrica de galeras, aunque S. M. había mandado por su real cédula del año de mil quinientos noventa y seis se consignaban para ella. Veinte mil ducados para cada año en el *subsidio y excusado* de Cataluña y esta consignación no tuvo efecto por haberse librado a otras personas y

<sup>131</sup> «Han salido tan herradas en medidas y fabrica que son cuasi inútiles.» AGS, GyM, leg. 568, f. 296, *El rey al duque de Feria*, 17 de septiembre de 1600.

<sup>132</sup> AGS, EST, leg. 457, s. f., *El Consejo de Estado al rey*, Aranjuez, 8 de abril de 1600.

<sup>133</sup> AGS, GyM, leg. 564, f. 111, *El duque de Feria a S. M.*, Barcelona, 2 de febrero de 1600.

<sup>134</sup> AGS, GyM, leg. 567, f. 137, *El duque de Feria a S. M.*, Barcelona, 9 de noviembre de 1600.

<sup>135</sup> AGS, GyM, leg. 579, ff. 482 y 483, *La Junta de Galeras al rey*, s. f.



enviar comisarios de la corte para llevarlo el dinero para ella como al presente está un comisario días a cobrándole para llevarle allá.<sup>136</sup>

Paralelamente, y como resultado de las Cortes Catalanas de 1599, el rey había concedido, entre muchas otras peticiones, permitir a la Diputación construir –y mantener con sus propios medios– una escuadra galeras. Se empezaría con la creación de cuatro, las cuales, si todo iba bien, podrían ampliarse hasta las ocho galeras. Esto provocó el entusiasmo de muchos, pues tal como escribe el *drassaner major del General* Frederic Despalau en su diario: «hom té per cert que serà molt gran remei per a tots els germans [mals] externs de Catalunya, i serà ressuscitar la memòria de les coses que feren els catalans per la mar en temps passat».<sup>137</sup> Gracias a la buena fama y experiencia, así como a los diferentes informes elaborados,<sup>138</sup> Ramon d'Oms fue designado en 1605 capitán general de las galeras de Cataluña, «con dejación de la superintendencia de las atarazanas». Sin embargo, Oms tuvo que esperar hasta 1608 para poder hacerse cargo de las galeras, ya que la Diputación se dilato enormemente en establecer la escuadra, la cual solo pudo empezar cuando el rey accedió a vender algunas de sus galeras.<sup>139</sup>

A Ramon d'Oms lo vino a sustituir Carlos de Alzate, experimentado capitán de galeras e hijo del predecesor de Oms en la superintendencia. Alzate hijo, al igual que su padre, se esmeró en el cargo, no solo supervisando el trabajo y el funcionamiento de en las atarazanas, sino también inspeccionando los bosques del principado. En una relación explica que, entre 1608 a 1617, se habían construido en el astillero cinco bergantines y quince galeras ordinarias, que se integraron en las escuadras de España, Portugal y Cataluña, entre ellas dos galeras capitanas y una real.<sup>140</sup> Al mismo tiempo, y en el contexto de la expulsión de los moriscos, las atarazanas fueron también empleadas como prisión. Los moriscos, que se resistieron a la expulsión e intentaron huir, una vez atrapados, fueron condenados a remar en las galeras y enviados a las diferentes escuadras. Esta función también fue asumida por Alzate.<sup>141</sup>

<sup>136</sup> AGS, GyM, leg. 582, f. 94, *Duque de Feria a S. M.*, [Barcelona], 7 de diciembre de 1600.

<sup>137</sup> BC, Ms. 510, f. 107, *Diari de Frederic Despalau*. Citado por John H. ELLIOTT, *La rebelión de los catalanes (1598-1640)* (Madrid: Siglo XXI, 1999) (original en inglés, 1963): 48.

<sup>138</sup> «Don Ramon d'Oms que ha andado en la mar y dado buena cuenta de si, y se ha visto hablar bien de él a todos los que de aquel tiempo lo conocieron, y que ahora es superintendente de las galeras que se hacen en las atarazanas de Barcelona y que de aquello y de todo lo demás que [se] le ha encargado ha dado siempre mucha satisfacción»; «se tiene la misma satisfacción que representa el duque [de Feria], y es plático de la mar por haber navegado siempre con don Berenguer d'Oms, su hermano que tuvo una galera, y ser hombre cuerdo modesto y de valor». ACA, CA, leg. 270, f. 102, *Deliberaciones del Consejo de Aragón*, 28 de octubre de 1600.

<sup>139</sup> Para el origen, la evolución y final de esta efímera y poco efectiva escuadra, recomendamos: Jordi GILABERT TOMÀS, «La Defensa contra el cors musulmà: l'esquadra de galeres de la Generalitat de Catalunya (1599-1623)», en *Drassana: revista del Museu Marítim*, 21 (2013): 98-128. Santiago DE LLOBET MASACHS, «La pèrdua de les galeres de Catalunya l'any 1623», *Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*, 1990: 117-160.

<sup>140</sup> AGS, GyM, leg. 825, s. f., *Relación de Carlos de Alzate*, Barcelona, 9 de septiembre de 1617.

<sup>141</sup> AGS, GyM, leg. 825, s.f., *Carlos de Alzate a la Junta de Galeras*, Barcelona, 12 de noviembre de 1616.

A pesar de lo limitadas que se encontraban, parecía que las atarazanas iban recuperando su funcionalidad. Todo un logro, especialmente si se tiene en cuenta la inestabilidad política, económica y social que hubo en el principado durante las primeras décadas del siglo XVII.

A diferencia de los otros virreinos en los cuales se había podido articular un gobierno burocrático centralizado, en Cataluña, los límites del poder real estaban perfectamente delimitados en las constituciones que el monarca había jurado observar. Esto cerraba cualquier transformación gradual del poder virreinal para convertirlo en un instrumento más efectivo del control real desde Castilla. Anteriormente, se habían dado numerosos roces entre la administración real y la local, aunque la gravedad de esto dependía, en gran medida, de las circunstancias del momento, así como del carácter y habilidad del virrey.<sup>142</sup> La elección de virreyes que llevó a cabo Lerma durante los primeros años del reinado no fue afortunada. Gobiernos débiles, carentes de los recursos necesarios e incapaces de frenar al creciente y descontrolado bandolerismo.<sup>143</sup> Los bandoleros habían convertido en una ruta no segura la ruta de la plata que pasaba por Barcelona camino a Italia. Los sucesivos e incapaces virreyes, en su intento por remediarlo, se habían enemistado con las principales fuerzas políticas del principado, en especial con la frustrada nobleza catalana.<sup>144</sup> El colapso del gobierno en Cataluña peligraba: «aquesta falta i dany és tan gran que en temem d'una revolució i escàndol». Las autoridades del principado esperaban que el rey interviniese y pusiera orden, aunque para ello tuviera que «violiar» las constituciones.<sup>145</sup> La situación parecía ser una gran oportunidad para que el poder real, so pretexto de restaurar el orden, se abriese paso en Cataluña.<sup>146</sup>

El virrey que puso remedio a la inestabilidad fue Francisco Fernández de la Cueva, duque de Albuquerque (1615-1619). Combatió el bandidaje con dureza hasta casi erradicarlo, para lo cual no dudó en violentar las constituciones del principado y obviar aquellas que le limitaban en su capacidad de acción. Así, procedió a demoler varias fortalezas de la nobleza rural en las que las partidas de bandoleros encontraban refugio. Sus medidas de represión contaron con el apoyo tácito de las élites urbanas, principalmente con las de Barcelona, pues el bandolerismo se había convertido en un elemento claramente disruptivo de la actividad comercial del principado.<sup>147</sup> Esta alianza, forjada por Albuquerque entre la Corona y las élites urbanas, explotada adecuada-

<sup>142</sup> ELLIOTT, *La rebelión de los catalanes*: 74-75.

<sup>143</sup> Xavier TORRES, *Nyerros i cadells: bàndols i bandolerisme a la Catalunya moderna (1590-1640)* (Barcelona: Reial Acadèmia de Bones Lletres y Quaderns Crema, 1993).

<sup>144</sup> TORRES, *Nyerros i cadells*: 98-102.

<sup>145</sup> Escribía el obispo de Vic en 1615: «Sepa vuestra merced que la gente de este principado culpa mucho a todos los obispos porque no se juntan a representar todos estos males y pedir remedio, y dicen que envíe S. M. gente y los conquiste, que todos se le darán para que siente la justicia como en Castilla y les quite sus malos usos y costumbres que la impiden», TORRES, *Nyerros i cadells*: 107.

<sup>146</sup> Sea como fuere, no es la finalidad de este texto profundizar en este aspecto, y por ello remitimos al referido libro de ELLIOTT, *La rebelión de los catalanes*.

<sup>147</sup> ELLIOTT, *La rebelión de los catalanes*: 106-116.

mente desde la corte, hubiere servido para cimentar las relaciones entre Cataluña y Castilla. El fracaso en este proceso se debe, principalmente, al sucesor de Albuquerque, que no estuvo a la altura de una tarea mucho más compleja: reconciliar una sociedad dividida y herida en su orgullo.<sup>148</sup>

Fernando Afán de Ribera, duque de Alcalá (1619-1622), en lugar de volver al respeto de las constituciones, prosiguió con la política de Albuquerque, consiguiendo un gobierno eficaz, pero desencantando a todo el mundo, especialmente a la aristocracia y a la Dubitación. Este quehacer del duque de Alcalá repercutió directamente a Carlos de Alzate en la cuestión suscitada entre el virrey y el propio superintendente con los diputados del General en torno la cuestión de la reforma y acabado de los arcos de las atarazanas y, sobre todo, por la colocación de las armas reales de Castilla y León en el principal de ellos.

Los años de dejadez y la intermitencia e interrupción de las reformas, además del envite del mar, hacía que algunas partes de las atarazanas estuvieran parcialmente derruidas o en peligro de caer. En julio de 1617, el superintendente escribió al rey para solicitarle que ordenase a la Diputación del General que acabase las arcadas destinadas a albergar la galera real. El proceso se dilató hasta 1620, cuando por orden del virrey Alcalá, Alzate comunicó en la propia Casa de la Diputación esa demanda. Los diputados hicieron caso omiso, por lo que fue la hacienda real quien se avino a sufragar las obras:

Por la detención de los diputados en hacer las arcadas capaces de [la] Real en virtud de una cedula de S. M. [que] habrá 15 días ordenó al señor virrey se comenzase por cuenta de la real hacienda como se ha hecho, y me ordeno pusiese las armas de Castilla como se hizo.

Continuaba el superintendente explicando lo que siguió a la colocación de las armas reales: «Ha habido grandes disensiones sobre esto, y si al rey nuestro señor habrá Dios sido servido de llevarle, las habrá muy grandes por no haber jurado al príncipe».<sup>149</sup> La colocación de las armas de Castilla —especialmente en el contexto político en que se encontraba el principado— coincidió con el grave empeoramiento de la salud de Felipe III que, finalmente, le llevó a la tumba. El futuro Felipe IV no había sido jurado como heredero en los territorios de la Corona de Aragón y para la Diputación, esto supuso un nuevo agravio. Remontándose a un capítulo de Cortes del año 1373, y por documentos similares que encontraron, alegaron que:

Lo General del present Principat e o los senyors diputats de aquell per medi de sons oficials i ministres, tingué la administració en la major part de les drassanes, ço és, fins en las arcades a on se troben esculpides les armes de la Llotja de la present ciutat, fent fabricar en totes les ocasions que se són ofertes necessàries i ha aparegut convenir als senyors diputats las obres que per obs de la conservació de les galeres, navilis i altres vaixells del dit General, eixàrcies, municions, provisions y altres bastiments de

<sup>148</sup> ELLIOTT, *La rebelión de los catalanes*: 117-118.

<sup>149</sup> AGS, GyM, leg. 874, s. f., *Carlos de Alzate a la Junta de Galeras*, Barcelona, 3 de abril de 1621.

aquells, posant en les obres les armes del General, sens haver-se vist cosa ni acte positiu en contrari, ni altres armes algunes dins les dites drassanes en tots los edificis i obres fets en dites drassanes pel dit General.<sup>150</sup>

La colocación de las armas de Castilla y León en las obras interrumpidas iniciadas por la Diputación, pero continuadas por Alzate gracias al dinero del rey, según los diputados, no solo perjudicaba y agraviaba al principado, sino que también deservía al propio monarca.<sup>151</sup> El tono de la Diputación era duro, por cuanto incluso pone en tela de juicio el cargo de Alzate, alegando que, según esos capítulos de Cortes, las Atarazanas Reales eran jurisdicción de la Diputación. Si bien, y como ya hemos visto, durante el siglo XIV y, en menor medida, en el XV, la Diputación tenía y ejercía cierto control sobre las atarazanas, ya en el siglo XVI, no quedaba apenas rastro de él, limitándose a la propiedad de ciertas áreas y almacenes. De ahí surgía el hecho de que a la Diputación se le pidiese costear directamente ciertas reformas y, al mismo tiempo –y por su poca implicación–, esta intentara evitarlo. Indudablemente, y como desarrollaremos en el apartado pertinente, la supervisión de las atarazanas recaía en el cargo del superintendente nombrado por el rey.

No obstante, los diputados tenían razón cuando decían que las armas mandadas poner por el duque de Alcalá «per inducció, segons se entén, de sos oficials no ben intencionats a las coses d'aquest Principat, tant per ésser forasters», constituían un agravio porque en las atarazanas:

Tant gran novetat i cosa perjudicial a l'honor i reputació de tota esta província, per quant en ella nunca lo regne de Lleó ni de Castella han tingut autoritat de posar armes, sent aquelles molt estranyes a esta terra i, si bé de present, dits regnes i est Principat resideixen sots una mateixa persona, emperò ells són molt diversos i separats.<sup>152</sup>

Finalmente, ante el más que posible enquistamiento del problema, que dificultaría sobremanera su acción de gobierno en Cataluña, Alcalá consintió en quitar las armas de Castilla y León para que la Diputación pusiese las suyas cuando acabase la obra. En este caso, el duque dio su brazo a torcer a cambio de que los diputados, efectivamente, financiaran las obras.<sup>153</sup>

Iniciado ya el reinado de Felipe IV, en un afán por saber el estado sus cuentas, se encargaron visitas en todo el organigrama institucional, y las atarazanas no fueron una excepción. En 1621 el rey encargó al veedor hacer una visita de las cuentas de los libros de la veeduría y contaduría del arsenal catalán. Si bien la inspección reveló que

<sup>150</sup> DGC, vol. 4: 450-451, Barcelona, 24 de marzo de 1621.

<sup>151</sup> También se incluían las armas de la Corona de Aragón en otras partes de la obra. DGC, vol. 4: 471-472, Barcelona, 28 de abril de 1621.

<sup>152</sup> DGC, vol. 4.

<sup>153</sup> «Aunque ni con la prisa que yo quisiera se ha fabricado un buen pedazo en las atarazanas por cuenta de los diputados después que estoy en este Principado habiendo gran cantidad de años que no se había puesto piedra en ellas y ahora con la carta de S. M. haremos que se apesure más.» AGS, GyM, leg. 887, s. f., *El duque de Alcalá al rey*, Barcelona, 1 de enero de 1622.

no se había producido ningún fraude, el visitador detectó algunas irregularidades, ya que se había destinado dinero para otros menesteres.<sup>154</sup> El rey ordenó algunas detenciones y ejecuciones de bienes de los pagadores que no habían saldado sus deudas, quienes no dudaron en refugiarse en las iglesias para eludir la justicia real. Además, acudieron al virrey Alcalá para que intercediese por ellos, quien dijo que los oficiales habían recibido «órdenes de los virreyes mis predecesores a quienes debían obedecer». En vista a lo alegado por los acusados y «de que a los dichos pagadores se les hace agravio», el virrey solicitó a Felipe IV clemencia para ellos. Además, aclaraba que «yo no he dado orden alguna en razón de esto ni divertido solo un real de la consignación de galeras», pero simpatizaba con los virreyes anteriores, quienes en un intento por cumplir con su mandato y sin los fondos requeridos, hubieron de recurrir a desviar el dinero de las atarazanas.<sup>155</sup>

Ciertamente, las arcas reales en el principado acuciaban un importante déficit y era necesario incrementar los ingresos. Para ello, el duque de Alcalá decidió pedir a los pueblos y ciudades del principado el quinto de los ingresos desde 1599, lo que exasperó, más aún, la paciencia de los catalanes.<sup>156</sup> La negativa al pago de los *quints* aunó a la Diputación del General y al Consejo de Ciento a colaborar para evitar su aplicación. La impopularidad del duque y la inmediata finalización de su gobierno tras los preceptivos tres años decidieron al rey a no prolongar otro trienio su cargo de virrey, y designó como sucesor al obispo de Barcelona, Joan Sentís, que gobernaría Cataluña hasta la visita del nuevo monarca. Sin embargo, la marcha del duque no fue inmediata y, ya en primavera, el rey anunció a las autoridades del principado que el gobierno de Alcalá se alargaría hasta septiembre. No obstante, desde principios de año, Alcalá estuvo preparando su marcha. El duque pedía al rey que, del mismo modo que hizo cuando fue a Barcelona para ejercer su cargo, le enviase galeras para poder embarcar su familia y equipaje y regresar a Sevilla.<sup>157</sup> El duque quería marcharse de la ciudad con todos los honores de un virrey y sin tener que costearse el desplazamiento. Al no poder hacerse los preparativos a tiempo, Alcalá decidió llevarse todo el dinero que había asignado a las atarazanas como compensación por los atrasos que el rey le adeudaba y para financiar su regreso. Así se excusaba el duque ante el rey:

En observancia de las ordenes de V. M. después que estoy en este gobierno, he tenido particular cuidado de que no se divirtiese dinero alguno de la consignación de las galeras en otros efectos, deseando infinito interrumpir el ejemplar que hallé de mis

<sup>154</sup> AGS, GyM, leg. 874, s. f., *El veedor Manuel de Orriola al rey*, Barcelona, 6 de noviembre de 1621.

<sup>155</sup> AGS, GyM, leg. 874, s. f., *El duque de Alcalá a S. M.*, Barcelona, 20 de noviembre de 1621.

<sup>156</sup> ELLIOTT, *La rebelión de los catalanes*: 136-137.

<sup>157</sup> «V. M. fue servido de mandarme dar seis galeras cuando le vine a servir a este Principado y ahora que acabo el trienio y habré de salir de aquí en todo julio suplico a V. M. se sirva de hacerme la misma merced para que me vuelva. Y de mandar haciéndomela que se despache alguna cedula en que V. M. mande que vayan a mi orden las galeras hasta dejarme en Sevilla (...) y esto se hace en las flotas y armadas de galeones en que van y vuelven los que han servido de virreyes en las Indias y en toda parte es necesario para que se conserve la reputación de los que han servido a V. M.» AGS, GyM, leg. 887, s. f., *El duque de Alcalá al rey*, Banyoles, 13 de marzo de 1622.



antecesores que se han valido de este dinero en las ocasiones que se les ofrecían, pero habiendo tan poco espacio de tiempo desde que V. M. se sirvió de concederme licencia al día de mi partida. Y siendo tanta la necesidad con que me he hallado de acomodar mis deudas no habiéndoseme pagado en Valencia ni aquí el sueldo que V. M. me señaló, ni habido sido posible enviar dineros en mi tiempo para la paga de la gente de guerra, me ha sido fuerza echar mano de una partida de dinero que los clérigos pusieron en las arcas de la dicha consignación, y de la resta del precio de una galera que se vendió a los Diputados de Cataluña algunos meses ha, que todo creo llegaría a cinco mil escudos, algo más o menos, de que doy cuenta a V. M.<sup>158</sup>

Según declaró Alzate, el virrey, empleando como excusa que el «dinero en el arca de cuatro llaves [era] para poder distribuir[lo] antes de su partida», se llevó un total de 26.000 reales, además del anticipo dado por la Diputación para una galera.<sup>159</sup> Pero ahí no acabó el expolio del virrey, que también se hizo con dos partidas que se custodiaban en el arca, una de 70.000 reales y otra de 30.000 reales. El duque ordenó que se fueran pagando las órdenes y libranzas que él mismo fuera indicando. Además, obtuvo 48.950 reales provenientes de la venta de bizcocho que vendió a las galeras de Génova y que había hecho fabricar con 4.000 ducados que se habían remitido, dejando a las galeras de Sicilia desproveídas. Y lo más grave, ninguna de estas dos operaciones se registró en los libros de cuentas.<sup>160</sup> El superintendente y el resto de oficiales de las atarazanas intentaron resistirse al virrey, provocando la ira del duque:

Por haberle respondido que no podíamos convenirnos a ello mando prendernos y poniéndolo en ejecución, después de tenernos presos, nos envió a pedir las llaves del arca por el escribano de la Capitanía General. No habiendo querido dárselas le mandó que con un alguacil fuese a nuestras casas y por fuerza las tomase de donde las hallase y se las llevase y entregase. Y habiendo hecho así, ordenó al dicho escribano que en su presencia hiciese abrir la dicha arca y dando fe del dinero que hallase en ella, asistiese a su distribución, pagando las libranzas que allí presentase don Pedro de Acuña dirigidas a mí el pagador, y así se hizo, que todas fueron de sueldos que había hecho librar a criados suyos en quien había proveído diferentes plazas.

Como se puede comprobar, la acción del duque fue contundente y no sin violencia, reflejo del carácter y maneras de un virrey que convulsionó un principado ya alterado. Alzate y el resto decían haber «hecho cuanto hemos podido», y pedían una respuesta que fuese «ejemplar», sino nada impediría que «todos los virreyes que fueren sucediendo harán lo mismo cuando les parezca».<sup>161</sup> El diligente Carlos de Alzate falleció

<sup>158</sup> AGS, GyM, leg. 887, s. f., *El duque de Alcalá al rey*, Tarragona, 8 de septiembre de 1622.

<sup>159</sup> AGS, GyM, leg. 887, s. f., *Carlos de Alzate, Martín Juan de Calvo, Miguel de Santisteban y Argain y Matías de Murillo a S. M.*, Barcelona, 10 de septiembre de 1622.

<sup>160</sup> AGS, GyM, leg. 887, s. f., *Carlos de Alzate, Martín Juan de Calvo, Miguel de Santisteban y Argain y Matías de Murillo a S. M.*, Barcelona, 16 de septiembre de 1622.

<sup>161</sup> AGS, GyM, leg. 887, s. f., *Carlos de Alzate, Martín Juan de Calvo, Miguel de Santisteban y Argain y Matías de Murillo a S. M.*, Barcelona, 10 de septiembre de 1622.

en 1623, y en su lugar fue elegido Bernardino de Marimón, sin apenas experiencia con las galeras, perteneciente al brazo militar y que, de hecho, se hubo de refugiar en Francia en 1618 huyendo de la justicia real por sus vínculos con el bandolerismo.<sup>162</sup>

Marimón se había reconciliado con la Corona y, como recompensa a los servicios prestados, especialmente intercediendo para que el obispo de Barcelona pudiese jurar su cargo de virrey (1522-1526), el rey recompensó «su reforma» con la superintendencia, pues eso es lo que el valimiento del conde-duque de Olivares buscaba: la reforma, tanto para la Monarquía como también para las Atarazanas Reales. Estando la Monarquía envuelta en la conocida como Guerra de los Treinta Años (1618-1648), las atarazanas seguían sin la financiación y recursos adecuados, pero, a pesar de todo, se intentó remediar algunos de sus males. En 1624 encargó las obras de reparación de cuatro arcadas. La Diputación otorgó la obra en subasta pública, adquiriéndola el maestro carpintero Sebastià Claret.<sup>163</sup> En 1627 se emprendió la reparación del baluarte de las atarazanas, con una partida de 30.213 libras que quedaban del servicio otorgado por el principado en las Cortes de 1585, para el reparo de fortificaciones.<sup>164</sup> En 1629 se emprendió una evaluación y reparación general de los tejados del edificio que estaban muy deteriorados. Los encargados de inspeccionarlos fueron el maestro carpintero Sebastià Claret y el maestro de casas Francesc Socies. La detallada evaluación que hicieron nos describe no solo el edificio, sino también su mal estado:

Hem trobat que hi ha en dit drassanal nou tires o andanes de teulada, ultra del que es troben en l'obra nova, en lo primer pati, i en cada tira o andana hi ha vint-i-dues arcades, que vénen a ser dues-centes arcades grans, poc més o menys. Cada arcada té d'amplària tres canes i mitja, sobre les quals dues-centes arcades, passen uns canals per prendre les aigües pluvials, que tenen dos palms d'amplària i tres palms d'alçada (...). A més, hi ha altres dues-centes arcades traveres, i cada una de [les] dites arcades traveres té dos caminals de quatre palms d'amplària (...), uns de rajola, a forma d'escala, i altres llisos, de morter, que entre tots vénen a ser quatre-cents caminals (...). Los defectes i adobs [que hi] han menester són los següents: Primer tots els canals que són sobre les arcades hem trobat plenes d'herba, com són olivardes, que arriben a la cinta d'un home, amb les arrels que entren per les juntes entre pedra i pedra, que donen un notable dany a [les] dites arcades. A més, hem trobat moltíssimes teules rompudes i los caminals tots enderrocats, lo morter tot escorxat i les rajoles desfetes; les vores dels costats dels caminals tots oberts, de manera que l'aigua entra als caps de les bigues i les podreixen i, en altres parts, ço és, sobre lo magatzem dit «lo General» les goteres donen dins d'aquell i sobre los sostres que no es veuen, a on estan los brocats de la Real, que té recòndits lo rei, nostre senyor, en [el] dit magatzem, de valor de molts milenars. De manera que necessita tot lo demanat de reparo o, altrament, totes les dites teulades perillarien de molt dany dins poc temps. A més, hem trobat en l'obra nova, fora, a on es fan les galeres reials, que necessitant recórrer alguns canals i caminals que estan escorxades les vores. A més, hem trobat les teulades dels estudis que

<sup>162</sup> ELLIOTT, *La rebelión de los catalanes*: 113-114.

<sup>163</sup> DGC, vol. 5: 17, Barcelona, 7 de noviembre de 1623.

<sup>164</sup> DGC, vol. 5: 187, Barcelona, 3 de abril de 1627.

estan rompudes i s'hi plou en ells molt. Més, hem trobat la xemeneia del fogó, on es fon la pega i el quitrà per la fàbrica de galeres, tota a terra, de manera que necessita fer-la nova. A més, hem trobat altra teulada que cobreix l'estança dita «la fusteria» de dita drassana amb moltíssimes teules rompudes. I finalment, hem trobat totes les teulades que donen sobre l'estança del carbó i les parets d'aquella molt dolentes i espatllades, les quals necessiten arrebossar i posar algunes llambordes. Tota aquesta feina es podrà fer en dos mesos (...), donant vostres senyories tres paletes i quatre o sis manobres, les mans dels quals i lo valor dels recaptés, experiència i consciència pujaran dos-cents ducats.<sup>165</sup>

A la falta de dinero y el deteriorado estado del edificio, se le había de sumar la falta de madera. Marimón se encargó de inspeccionar los bosques, y estos, tras años de explotación continuada tanto para construcción naval como para otros fines, estaban muy esquilmados. El virrey obispo de Solsona (1627-1629), a instancias de Marimón, recomendó: «comprar heredades y hacer plantíos en nombre de S. M. pareciéndole que no había madera por muchos buques de galeras», además de «que se hiciesen unos pregones con que se prevenía que no se gastase tanta madera y se conservase la que había y también que se hiciesen».<sup>166</sup> Asimismo, se prohibió sacar madera del principado, construir embarcaciones para extranjeros, se limitaron las licencias para la tala de árboles y la prohibición de hacer hornos para hacer pega, alquitrán y brea en aquellos bosques señalados para la extracción maderera para las galeras.<sup>167</sup> Estas medidas fueron mal recibidas tanto entre la población como entre los diputados, que las consideraron anticonstitucionales.<sup>168</sup>

Con la voluntad de incrementar los ingresos, en 1628 se decidió abrir una carnicería en las atarazanas. La venta de carne en la ciudad, muy regulada por las autori-

<sup>165</sup> DGC, vol. 5: 301, Barcelona, 10 de diciembre de 1629.

<sup>166</sup> ACA, CA, leg. 276, f. 13, *El Consejo de Aragón a S. M.* [1626-1627].

<sup>167</sup> ACA, CA, leg. 276, f. 13, *Bando del virrey, obispo de Solsona*, Barcelona, 26 de octubre de 1627.

<sup>168</sup> Los diputados también consideraron que el pregón atentaba contra las constituciones, en tanto que el obispo de Solsona lo había emitido como capitán general y no como lugarteniente. Sobre ello el propio virrey aclara que:

Antiguamente los cargos de capitán general y del virrey y lugarteniente de este Principado y condados estaban en personas distintas, y el capitán general residía en Perpiñán y tenía a cargo las cosas de la guerra y de toda aquella frontera, y el virrey y lugarteniente residía en Barcelona, y tenía el gobierno universal y administración de la justicia de todo el Principado y condados, sin reconocer ni dar mejoría o superioridad el uno al otro.

Esto fue causa de infinitos encuentros y disensiones entre los capitanes generales y lugartenientes o virreyes sobre el ejercicio de sus jurisdicciones, y lo padecían los súbditos de unos y otros con grande escándalo, turbando el buen gobierno y recta administración de la justicia, en tanto que para soldar esto obligó al invictísimo emperador Carlos Quinto en unir estos dos cargos en una persona, y fue la primera la del Marques de Aguilar en el año 1543, a quien dio privilegio de virrey y lugarteniente y privilegio de capitán general, despachados entrambos por el Consejo de Aragón y fue una resolución muy prudente, con que cesaron los encuentros y no se faltó al servicio de S. M. y se pudo gobernar con paz.

AGS, GyM, leg. 953, s. f., *Relación para la conservación de los bosques de Cataluña en beneficio de la fábrica de galeras, el obispo de Solsona*, Barcelona, 4 de septiembre de 1627.

dades municipales, proporcionaba importantes beneficios. Otras instituciones, como el cabildo de la catedral, también habían abierto carnicerías, a pesar de la oposición del gobierno municipal. Al mes siguiente, los concellers protestaron por «los grans danys i perjudicis n'havien de resultar a la ciutat i a sos arrendadors (...) que seria (...) en pèrdua de grandíssims milenars».<sup>169</sup> Junto con el Consejo de Ciento, los otros grandes perjudicados con la apertura de la carnicería de las atarazanas eran los arrendadores de la carne, que pagaban importantes sumas de dinero al Consejo para quedarse con el aprovisionamiento, corte y venta de la carne en la ciudad. Tras la queja y acusación, el superintendente se defendió alegando que:

Siguiendo el derecho y prerrogativas que tienen en todas partes y la costumbre que se ha tenido en estas atarazanas, tienen carnicería en ellas siempre que han tenido comodidad para ello. Se han convenido los suplicantes con una persona que mate los carneros que fueren menester para ellos en dichas atarazanas, pagando primero el derecho que es costumbre a la ciudad. (...) En el castillo de Perpiñán y demás castillos y presidios de este Principado (...) y que en otras casas particulares de esta ciudad se permite, no siendo casas reales, como lo es esta, de más calidad. [Y] antes se le sigue provecho que daño, pues se le censan cuatrocientas libras, que dan por cada pilón de carne en un año. Y de que no se le sigue daño, es clara señal el permitir otras carnicerías en casas particulares y dejar entrar por las puertas la carne que traen de Sants, Valldonzella y otras partes, pagando el derecho en la puerta por donde entra, por todo lo cual y porque muchas veces falta la carne en las carnicerías de la ciudad y la venden tan mala que por eso y por no estar a mano para los soldados y demás personas que están de guardia y asisten en las atarazanas, se quedan sin carne y por la autoridad de esta casa real, suplica a V. E., sea servido de mandar no se impida el tener aquí esta carnicería.<sup>170</sup>

El virrey trató de ser conciliador, y en su decreto permitió que hubiera carnicería en las atarazanas con la condición de que únicamente se vendiese carne a la milicia, ordenando al capitán de las atarazanas que diese orden para que no dejasen comprar carne a nadie más, ya que, de lo contrario, se consideraría fraude. A pesar de esa orden, se siguió vendiendo carne no solo a los soldados de las atarazanas, cosa que volvieron a denunciar los concellers. El Consejo se quejaba de que el superintendente vendía carne a toda la gente de guerra, no solo de la ciudad, sino también a los soldados de las galeras u otras embarcaciones, lo que, según afirmaban los representantes del Consejo ante el virrey, vulneraba las leyes y privilegios de la ciudad, como el otorgado por Fernando el Católico en 1511, que «les concedió toda la jurisdicción que S. M. tenía, y expresamente quiso que ningún oficial suyo se entremetiese en proveer la dicha ciudad ni en cosa más acerca de esto, sino en ejecutar las ordenes de dichos concellers».<sup>171</sup>

Los concellers consideraban que las atarazanas estaban dentro de la ciudad y, por eso, debía ajustarse a las leyes que regían la venta de carne. Además, insistían en

<sup>169</sup> DACB, vol. 10: 267, Barcelona, 22 de mayo de 1628.

<sup>170</sup> DACB, vol. 10: 268-269, Barcelona, 22 de mayo de 1628.

<sup>171</sup> DACB, vol. 10, Barcelona, 22 de mayo de 1628.

que ellos podían permitir o no la entrada de carne foránea dentro de los muros de ciudad, según lo considerasen necesario. Por otro lado, los concellers consideraban, además, que las atarazanas no eran verdaderamente un emplazamiento militar, pues:

Mirando con propiedad, libremente, el sitio y puesto de la atarazana, no se puede llamar fortaleza, ni lugar de presidio, y así es engaño y querer hacer muy gran tiro a la milicia, como quieren algunos comparar el modo de proceder de la atarazana, al castillo de Milán, Amberes y en nuestra tierra, Perpiñán. Sino [que es] un puesto a propósito que la ciudad en tiempos pasados, escogió para servir a los reyes dentro de ella, para fabricar galeras, y juntamente almacén de guardar madera con seguridad. Y de nuestros tiempos se ha inventado el llamar soldados, a los pocos hombres que allí residen las horas que les toca, que antes el nombre de ellos era guardas del atarazanal, y no eran más de cuatro a seis personas, solo a fin de evitar un incendio.<sup>172</sup>

Los concellers basaban este argumento en el pasado y en el origen bajomedieval del astillero, pero para la Corona, las atarazanas eran consideradas un enclave militar de primer orden, pues no solo servía de astillero, almacén de pertrechos navales, sino también militares, custodiando todo tipo de bastimentos, armas y artillería. Contaba, además, de muros y de un baluarte «a la moderna». Por todo ello, esa guardia de las atarazanas contaba en el último cuarto del siglo XVI con una guardia de cincuenta soldados, con dos sargentos y un capitán. Sin olvidar que estaba supeditado no solo al capitán general y virrey de Cataluña y a la autoridad del capitán general del Mar Mediterráneo, correspondiendo sus asuntos al Consejo de Guerra. Por tanto, esa alegación hecha por el Consejo hubiera tenido cabida durante la época de los Trastámara, pero no durante los Habsburgo, quienes consideraban el recinto un indispensable enclave militar dentro de su política mediterránea.

A pesar de todas las acusaciones, reproches y alegatos, la cuestión era que la carnicería les hacía la competencia, puesto que los ganaderos preferían vender la carne al astillero, donde se la pagaban mejor que los arrendadores de la ciudad. A los pocos días, el virrey convocó nuevamente a todos los implicados para comunicarles su decisión diciendo que: «había muy bien mirado (...), y que por dar gusto a los concellers y a la ciudad, él mandaría de muy buena gana revocar la licencia y mandaría quitar dicha carnicería, y que no se tallase más carne en ella en dicha atarazana».<sup>173</sup>

En el contexto de la guerra por la Sucesión de Mantua –conflicto periférico dentro la Guerra de los Treinta Años–, las galeras se hacían cada vez más indispensables para seguir enviando hombres, dineros y recursos. Asimismo, los preparativos bélicos de Francia hacían inevitable el choque frontal entre ambas monarquías. Por ello, Olivares necesitaba reforzar la armada en el Mediterráneo y la presión exigida al maltratado astillero catalán iba en aumento.<sup>174</sup> Marimón elaboró una relación para el virrey de Cataluña, el cardenal-infante (1632-1633), donde le exponía sus principales proble-

<sup>172</sup> DACB, vol. 10: 272, Barcelona, 22 de mayo de 1628.

<sup>173</sup> DACB, vol. 10: 275, Barcelona, 22 de mayo de 1628.

<sup>174</sup> AGS, GyM, leg. 1.088, s.f., *Bernardino de Marimón al secretario Pedro Coloma*, Barcelona, 23 de julio de 1633.



mas y algunas posibles soluciones. Se trataba de los mismos viejos problemas: escasez de madera, falta de dinero, reforma de la administración, insuficiente maestranza y finalización de las obras de la fábrica como del baluarte.<sup>175</sup> Las diferentes cuestiones de los ocho puntos elaborados por Marimón se debatieron en la Junta de Galeras, que entendió la conveniencia de la mayoría de ellas. Como consecuencia, en 1633 el rey escribió a los diputados de Cataluña:

La fábrica de las galeras es de la importancia que se sabe y así conviene que los lugares destinados para ella sean capaces, anchos y claros para su armazón y construcción y, porque estoy informado que los arcos de la atarazana donde hoy se labran, son tan angostos y oscuros que, en tiempo de nublados, por falta de luz [la maestranza] pierden mucha parte de jornal (...). Conviene que los [arcos] hechos en el patio de la dicha atarazana se acaben y cubran, por estar hechas, de las tres partes las dos y ellos, a peligro de caer por no tener trabazón por la parte donde se han de acabar y, asimismo, que ese Principado ha acostumbrado hacer siempre todas las obras que han sido necesarias en las dichas atarazanas por su cuenta. (...) Luego de que se ponga mano en ella y no se alce hasta su entera perfección, de manera que se puedan armar y labrar allí galeras. Y, porque también estoy informado que el baluarte de las dichas atarazanas está abierto y que se puede entrar por allí a pie llano, (...) es necesario para tenerlo cerrado, hacer un paredón por la parte de afuera, para estorbar el paso y prevenir que, en ningún tiempo, se pueda por allí pegar fuego a la madera o [a las] galeras. Os encargo asimismo que, por ser esto tan importante y necesario, procuréis que, con toda brevedad se haga el dicho paredón y se asegure el baluarte, tomando lo necesario para esta obra última del dinero que está en vuestro poder para fortificaciones, que en lo uno y en lo otro recibiré de vosotros particular servicio.<sup>176</sup>

A los pocos días de recibir la misiva real, los diputados fueron a inspeccionar las atarazanas para comprobar la situación y concluyeron que: «mostraven voler-se enderrocar en algunes parts i en altres necessitaven de continuació per la conservació d'aquelles, per estar imperfectes i així, amb perill molt gran de caure».<sup>177</sup> En cuanto a la defensa del edificio, en 1639 refería Marimón al virrey Dalmau de Queralt, conde de Santa Coloma (1638-1640):

Está el baluarte caído y por él se puede entrar a pie llano, tanto que, si el enemigo había de querer entrar en este lugar, por ninguna parte podría hacerlo con tanta facilidad. (...) Todas las murallas de dichas atarazanas son tan bajas que con facilidad se puede subir por ellas y cualesquiera franceses de muchos que hay en este lugar, puede pegarles fuego quemando todos los almacenes con los pertrechos y municiones que hay de guerra y juntamente pegarse a la torre de la pólvora y quemar la mitad del lugar.<sup>178</sup>

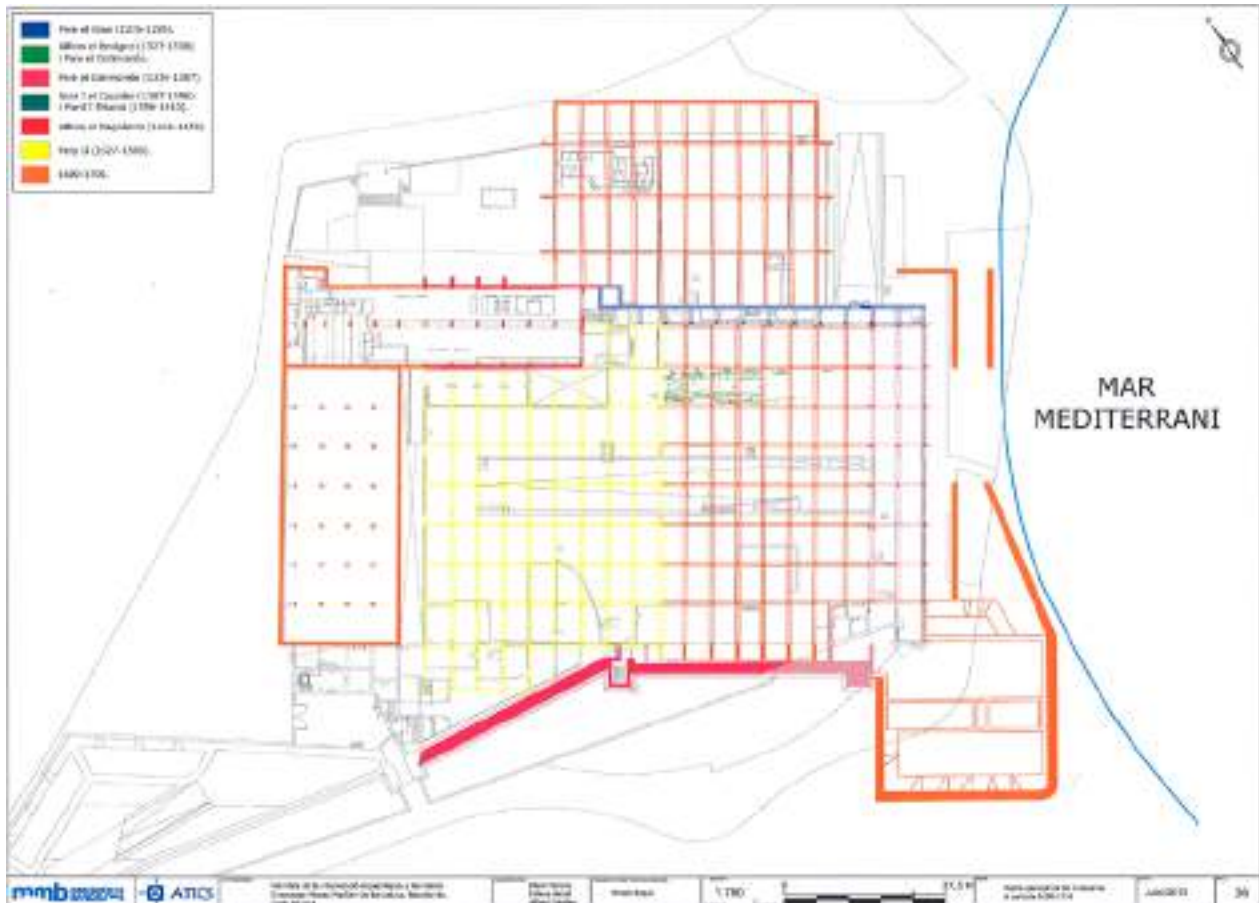
<sup>175</sup> AGS, GyM, leg. 1.074, s. f., *Juan Lorenzo de Villanueva a S. M.*, Madrid, 1 de agosto de 1633. ACA, CA, leg. 276, f. 14, *El Consejo de Aragón al cardenal-infante*, Madrid, 1 de agosto de 1633.

<sup>176</sup> DGC, vol. 5: 1.656, *El rey a los diputados de Cataluña*, Madrid, 1 de agosto de 1633.

<sup>177</sup> DGC, vol. 5: 1.656, *El rey a los diputados de Cataluña*, 505-506, Barcelona, 13 de agosto de 1633.

<sup>178</sup> ACA, Gen., serie C, n.º 6332, *Bernardino de Marimón al conde de Santa Coloma*, Barcelona, 5 de agosto de 1639.

En plena guerra con Francia, la Monarquía temía que la masiva inmigración francesa que desde el siglo XVI se había asentado en Cataluña, no solo pudiese esparcir la herejía hugonote, sino que sirviese de quinta columna en favor de Luis XIII.<sup>179</sup>



**Planta de la evolución, reforma y ampliación de las Reales Atarazanas de Barcelona, 1276-1700 extraída de la planimetría de la memoria de la intervención arqueológica realizada en el edificio por la empresa ATICS entre septiembre de 2011 y noviembre de 2012. Según el estudio realizado por Iñaki Moreno (ATICS), Esteve Nadal y Albert Cubeles. (Museu Marítim de Barcelona).**

A la vez que se iniciada la guerra, a inicios del año 1635, el conde-duque encargó al astillero la construcción de una *armadilla* de veintiséis navíos compuesta de diferentes tipologías de embarcaciones (entre las que no figuraba ninguna galera). La armadilla tardó dos años en completarse.<sup>180</sup> Cerca de Génova, el 1 de septiembre de 1638, quince galeras españolas se enfrentaron a quince francesas. No hubo un claro vencedor, puesto que ambos contendientes perdieron cinco galeras. Es por esto que, una vez acabada la armadilla, el rey ordenó fabricar galeras, pues había necesidad: «que esta escuadra se refuerce de manera que se pueda oponer a las galeras de Francia y

<sup>179</sup> Jordi NADAL y Emili GIRALT, *Immigració i redreç demogràfics francesos a la Catalunya dels segles XVI i XVII*, EUMO, Vic, 2000.

<sup>180</sup> AGS, GyM, leg. 1.206, s. f., *El duque de Cardona al rey*, Barcelona, 28 de junio de 1637.

aun si fuere posible quedar superior en potencia». Debían estar acabadas lo antes posible: «pues de crecer mis fuerzas marítimas depende la seguridad de las costas de España y Italia».<sup>181</sup>

La urgencia y necesidad de esos buques, era tan acuciante como la mala planificación y recursos. Sobre la madera requerida:

Se ha de gastar mucho tiempo así en la corta como en la conducción de ellas mayormente en tiempo de invierno por no poder los carros traer mucha cargazón respeto de los grandes barros que se hacen en los caminos; y las que han de venir por mar por las borrascas y temporales muy difíciles de llegar a las atarazanas.<sup>182</sup>

La impuntualidad del pago del subsidio y el excusado por parte del clero no ayudaba a acelerar los trabajos, en un contexto de cada vez mayor tensión social. Los oficiales de las atarazanas tuvieron que hacer frente a la resistencia de los lugareños que, obligados a colaborar en los acarreos de madera, debían dejar durante cierto tiempo sus hogares y tareas. A pesar de los contratiempos, tres galeras se lograron finalizar en julio de 1639.<sup>183</sup> Más galeras estaban en construcción y a buen ritmo, a pesar de los muchos contratiempos y dificultades.<sup>184</sup> A mediados de abril de 1640, tres nuevas galeras estaban prácticamente acabadas.<sup>185</sup>

Paralelamente, la situación interna en Cataluña se hacía cada vez más insostenible. En abril y mayo, en diferentes poblaciones de La Garrotxa y de la Selva –comarcas estrechamente vinculadas a la provisión de madera para las atarazanas de Barcelona– se produjeron enfrentamientos directos entre la población y las tropas del rey. El malestar se extendió rápidamente entre una población que, desde hacía años, sufría las carestías de las malas cosechas y de la guerra, y los abusos de los soldados a quienes habían de alojar. Ese malestar acabó dando paso a una revuelta. La población empezó a perseguir a los soldados mientras avanzaba hacia Barcelona, adonde llegaron el 22 de mayo. Entraron gritando: «No es posi ningún al camí si no voldrà morir!», y marchando detrás de una imagen de Cristo, vociferaban: «Visca el rei i muiren traïdors».<sup>186</sup>

El conde de Santa Coloma, viendo peligrar su vida, junto con otros notables y oficiales, se refugió en las atarazanas. Gracias a la intervención del obispo de Barcelona, los insurrectos consintieron en abandonar la ciudad. Al mismo tiempo, los concejales de Barcelona lograron convencer al virrey de Santa Coloma para que regresase

<sup>181</sup> AGS, EST, leg. 2.662, s.f., *El rey al conde de Santa Coloma*, Madrid, 13 de noviembre de 1638.

<sup>182</sup> AGS, EST, leg. 2.662, s. f., *Bernardino de Marimón al rey*, Barcelona, 20 de noviembre de 1638.

<sup>183</sup> ACA, Gen., serie C, n.º 5.698, *Bernardino de Marimón a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 9 de julio de 1639.

<sup>184</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 18, *Bernardino de Marimón a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 25 de febrero de 1640.

<sup>185</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 30, *Bernardino de Marimón a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 14 de abril de 1640.

<sup>186</sup> ELLIOTT, *La rebelión de los catalanes*: 372-381.

a su palacio, donde contaría con la protección de la guardia de la ciudad. En junio, los temores a una gran revuelta se hicieron realidad, ante la llegada a la ciudad de los malcontentos segadores.<sup>187</sup> El conde de Santa Coloma estaba seguro de que entre ellos había muchos amotinados, pues no eran pocos los que portaban armas y decía al rey el 2 de junio:

Se ha tenido inteligencia por medio de un espía secreto que el dictamen de los villanos es ahora prender al virrey y todos los ministros y valerse de este torcedor para pedir un perdón general. Y aquí se va con tanta malicia que tratan de querer cerrar la puerta que está delante del atarazanal para que no tenga la retirada que el otro día, y con esto tenerme oprimido. Pero yo estoy resuelto de no consentirlo de ninguna manera, metiéndome en el atarazanal, advirtiéndoles primero que no lo hagan y para cualquier accidente es grandísima falta que no haya aquí un par de galeras a mi disposición como lo tengo representado a V. M.<sup>188</sup>

El día del Corpus Christi estalló la revuelta, siendo el palacio del virrey y las casas de los oficiales reales los objetivos de los insurrectos. Santa Coloma no pudo embarcar en las galeras del marqués de Villafranca porque el muelle estaba ocupado por la turba, así que no le quedó otro remedio que refugiarse de nuevo en las atarazanas, adonde se dirigió con un séquito de unas cincuenta personas. Los alzados se dirigieron allí y empezaron a prender fuego al edificio. El virrey decidió huir hacia Montjuïc; sin embargo, fue atrapado y asesinado por los segadores en la playa el 7 de junio.<sup>189</sup>

El día 9, los diputados fueron a inspeccionar las atarazanas y ver qué obras serían necesarias «per custòdia, així de dites drassanes com de la present ciutat».<sup>190</sup> Lugar al que el Consejo de Ciento le asignó una guardia para custodiarla tanto de día como de noche.<sup>191</sup>

En cuanto al superintendente Marimón, no solo trató de ayudar al virrey, sino que, en medio de la anarquía –y arriesgando su vida–, trató de proteger las atarazanas y, en general, los intereses del rey.<sup>192</sup> Fue a la corte inicialmente como embajador, pero finalmente hubo de quedarse en calidad de exiliado, al ser declarado traidor y sus propiedades confiscadas.<sup>193</sup> Acabó sus días como cobrador del rey en Extremadura.

El Consejo de Ciento fue tomando el control de las atarazanas. Bajo pretexto de tenerlo custodiado en servicio al rey y evitar que lo pudiesen robar, llevaron a cabo un inventario de todo el material tanto naval como de guerra.<sup>194</sup> A pesar de la resistencia

<sup>187</sup> Miquel PARETS, *Crònica*, en M. R. Margalef (ed.) y otros (Barcelona: Barcino, 2011), lib. 1, 361.

<sup>188</sup> ACA, CA, leg. 287, f 40, *El conde de Santa Coloma al rey*, Barcelona, 2 de junio de 1640.

<sup>189</sup> ELLIOTT, *La rebelión de los catalanes*: 395-397.

<sup>190</sup> DGC, vol. 5: 1040, Barcelona, 9 de junio de 1640.

<sup>191</sup> AHCB, *Deliberaciones de Guerra*, I.B-III/2, f. 10, Barcelona, 12 de junio de 1640.

<sup>192</sup> ACA, CA, leg. 292, exp. n.º 13, *Memorial del Consejo de Aragón*, 29 de marzo de 1643.

<sup>193</sup> DGC, vol. 6: 84-86, Barcelona, 12 de septiembre de 1645.

<sup>194</sup> AHCB, *Armades i port, Inventari de les coses tretes de la Drassana*. En cuanto al material de guerra, entre otras cosas, encontraron gran cantidad de barriles de pólvora que se enumeraron, pesaron y

de los oficiales reales, los oficiales de la ciudad inventariaron todas las armas y la pólvora y la sacaron del arsenal, alegando que «lo imminent perill de las cosas no dona lloc a interposar consulta a S. M.». El veedor real y el mayordomo de las atarazanas al ver que se repartían y no se almacenaban, exigieron sin éxito que al menos se pagara por ellas. El «inventario» se alargó durante algunos meses y cada vez con menos cuidado. El 24 de diciembre, el sargento mayor de la ciudad, Domingo Moradell, entró en el almacén de la artillería «rompent la porta d'aquell i sens intervenció dels oficials de dita drassana qui tenien la clau de dit aposento».<sup>195</sup>

En cuanto a la construcción naval, en el astillero hallaron dos buques de «barco luengo» y otra embarcación más pequeña con todos los materiales necesarios para armarla y arbolarla, incluido los remos. Los dos primeros se entregaron a los patrones de Barcelona Josep Morelló y Miquel Mas, además de todos los materiales necesarios para impermeabilizarlos y poderlos arbolar. En la «botiga de la clavaó» encontraron cien clavos «dinals» que habían sobrado de la construcción de estos barcos. Ya en los almacenes encontraron una buena cantidad de jarcia, cuatro árboles de trinquete con sus respectivas antenas y otros dos árboles de maestra para los barcos luengos, además de las correspondientes velas. Todo este material parece que era el sobrante de la construcción de la armadilla de 1635. En otro patio del astillero había otras tantas piezas y maderamen que fueron inventariadas por el maestro de hacer galeras de las atarazanas, Jaume Pere Jaume. Asimismo, también se encontraron varios calderos y cántaros para las galeras y algunos fanales. El inventario nos permite comprobar no solo la multifuncionalidad del edificio, sino también para observar que la artillería y, en general, su función como arsenal, cada vez tenía más peso dentro de las atarazanas.

Aunque carecemos de las fuentes que pueda detallarnos la actividad constructiva durante este período, sabemos que los concellers reemplazaron el cuadro de mando de la institución y ordenaron acabar y armar los barcos luengos,<sup>196</sup> encargándose cuatro más, los cuales desconocemos si se llegaron a construir.<sup>197</sup> Asimismo, el maestro Pere Jaume se encargó de construir algún pequeño número de falúas, aunque solo tenemos constancia de una, que fue quemada por los partidarios de Feli-

registraron. En una sala cercana al portal de Sant Pau encontraron doscientos espadines en muy mal estado y diverso material de caballería, como eran riendas, frenos y cabalgaduras. También había material para los zapadores, como los 400 capazos, 100 picos y 100 palas que había en una de las instancias o las 1.500 palas halladas en otra. En cuanto a la artillería, entre el abundante material encontrado por los oficiales de la Ciudad destacan, únicamente como ejemplo: dos falconetes de bronce, de 14 quintales de peso cada uno, con su cureña incluida; ocho piezas de cañón de hierro colado (dos de 10 quintales, una de 21 quintales, dos de 26 quintales y otras tres de 30 quintales). En el patio de las atarazanas había 5 medios cañones de bronce, de 50 quintales, cada uno, con sus cureñas y ruedas de hierro, y tres cuartos de cañón, dos de 22 quintales y el restante de 23. Además, se encontraron varios centenares de balas de hierro de diversos pesos, desde las 3 libras hasta las 17 y otros varios quintales de balas para mosquete y arcabuz.

<sup>195</sup> AHCB, *Armades i port*.

<sup>196</sup> AHCB, *Deliberaciones de Guerra*, 1.B-III/2, Barcelona, 16 de septiembre de 1640.

<sup>197</sup> AHCB, *Deliberaciones de Guerra*, 18 de septiembre de 1640.



pe IV.<sup>198</sup> La gran mayoría de los cargos y la maestranza huyeron, así que, sin expertos ni recursos, fue difícil para la ciudad poner en marcha el astillero. Quizás por ello fue que las atarazanas empezaran a emplearse como prisión.<sup>199</sup> Así, desde enero a marzo de 1642, tan solo doce guardias custodiaron a más de cuatrocientos soldados allí recluidos.<sup>200</sup> Otro apunte nos lo da el dietario de la Diputación, donde se anotó que, tras la batalla de Balaguer (1645), en apenas tres días entraron presos en las atarazanas cerca de dos mil soldados reales.<sup>201</sup> Todo parece indicar que la función que primó en el edificio durante este período fue la de prisión y no la de astillero, pues, además, tenemos constancia de que muchos de los materiales para galeras previamente inventariados fueron empleados para reforzar las defensas del baluarte y del edificio ante el posible ataque de la flota española.<sup>202</sup>

El 13 de octubre de 1652, el Consejo de Ciento entregó Barcelona a Juan José de Austria. Las autoridades municipales que quedaron tras la capitulación trataron de encontrar una salida honrosa para la ciudad para mitigar el posible castigo de Felipe IV. Sobre todo, los barceloneses querían que el rey mantuviera sus antiguos privilegios. Sin embargo, esto no iba a ser fácil, por cuanto la ciudad había sido conquistada y, como muchos ministros en la corte aconsejaban, el rey debía hacer valer el derecho de conquista y castigar a los catalanes con el mayor rigor posible. Entre las medidas que se recomendaba tomar estaba la de la construcción de una ciudadela, con una guarnición permanente, para controlar a los barceloneses ante futuros conatos de revuelta.<sup>203</sup> Si bien no escaparon a algunas importantes medidas de control por parte de la Monarquía,<sup>204</sup> los catalanes obtuvieron el perdón del rey y, en febrero de 1653, llegó a Barcelona la confirmación de las constituciones de Cataluña. Se desechaba, por tanto, la idea de erigir un fortín o ciudadela, aunque el rey se reservaba el control de los baluartes, de las puertas de la ciudad y de las reales atarazanas.

Tras la capitulación de Barcelona y la aparente reconciliación entre Felipe IV y Cataluña, la guerra con Francia continuó, por lo que la presencia del ejército y los alojamientos persistieron, aunque se pensó en algunas maneras de remediarlo, como construyendo unos cuarteles dentro de las atarazanas. En octubre de 1658, el rey nombró a Juan de Marimón –hijo de Bernardino– encargado de realizar los alojamientos de las tropas en el principado, sumando ese cargo al regente de la tesorería que ya poseía y al de superintendente de las atarazanas (al cual no quiso renunciar en detrimento de los otros dos

<sup>198</sup> AHCB, *Armades i port*, C. VII-23, *Memorial dels gastos que Monsieur Maturin Grotin majordom de Sa Exa. ha fets per la faluca que es estada enviada per servei de la ciutat i los enemics la cremaren*, Barcelona [¿1640-1641?].

<sup>199</sup> Francesc CARRERAS Y CANDÍ, *Les Dreçanes Barcelonines* (Barcelona: Editorial Tàber, 1928): 26.

<sup>200</sup> AHCB, *Armades i ports*, 1C. VII-24, ff. 1-10.

<sup>201</sup> DGC, vol. 6: 79 y 80, Barcelona, 27 y 30 de junio de 1645.

<sup>202</sup> AHCB, *Deliberaciones de Guerra*, 1.B-III/2, Barcelona, s. f.

<sup>203</sup> Xavier TORRES, *La Guerra dels Segadors* (Lérida y Vic: Pagès Editors y Eumo, 2006): 263.

<sup>204</sup> Fernando SÁNCHEZ MARCOS, *Cataluña y el Gobierno central tras la Guerra de los Segadores, 1652-1679: el papel de don Juan de Austria en las relaciones entre Cataluña y el Gobierno central, 1652-1679* (Barcelona: Universitat de Barcelona, 1983).

«por ser el de mayor rango».<sup>205</sup> Por su parte, las autoridades catalanas, en su empeño por recuperar todos sus privilegios, ofrecieron al rey encargarse de las reformas proyectadas en las atarazanas (el cuartel), a cambio de que este les restituyera el control de las puertas de la ciudad.<sup>206</sup> Aunque desde Madrid, habiendo ya hecho las paces con Francia, reconsideraron la idea de hacer: «cuartel cerrado y seguro (...) para asegurarla de cualquier accidente popular y aliviarla [Barcelona] del alojamiento de los soldados».<sup>207</sup>

El pleno de los consejos de Estado y Guerra, recomendaron al monarca:

Que se redujese a cuartel cerrado y seguro en el atarazanal la gente que hubiere de quedar en Barcelona, reservando aquello que sea necesario para la comunicación y seguridad del cuartel, como son la Puerta del Socorro; la muralla contigua al atarazanal; la Fosa de los Judíos; y el fuerte de Montjuic; con el Baluarte que llaman del Rey, que son de su distrito; y también los baluartes de Levante y Mediodía. Y que con esto mandaría V. M. se les vuelvan las puertas, esperando del celo y afecto de la ciudad y Principado, ayudarían así para la disposición de esto como para la fortificación de la frontera.<sup>208</sup>

El virrey Francisco de Orozco, marqués de Mortara (1650-1652/1656-1663), informó a la ciudad de que el rey había accedido a las peticiones de retorno de las puertas de la ciudad y que, respecto a las atarazanas, no se trataba de hacer «fortificación alguna contra la ciudad, ni en ofensa suya, reduciéndose [las obras] a las precisas para la defensa del cuartel [y] de la marina, [como] medio más principal con que asegurar la quietud de la misma ciudad y librarla de cualquier accidente popular».<sup>209</sup> A pesar de la aclaración sobre la función de la fortificación, el Consejo de Ciento objetó al virrey diciendo que anteriormente solo se había hablado de hacer «un cobert i habitació per la gent de guerra, i no altre cosa» y que su embajador (el síndico Pere Montaner), no les había informado sobre ello.<sup>210</sup> La ciudad no estaba dispuesta a que se construyese una ciudadela en su extremo sur, puesto que el mayor control real supondría la debilitar el poder municipal. Es por ello que suplicaron al rey para evitarlo.<sup>211</sup>

<sup>205</sup> ACA, CA, leg. 312, n.º 33, *El Consejo de Aragón al rey* [Madrid] 30 de octubre de 1658.

<sup>206</sup> ACA, CA, leg. 316, n.º 7/10, *El Consejo de Ciento al rey*, Barcelona, 30 de junio de 1661.

<sup>207</sup> ACA, CA, leg. 216, n.º 3, *El Consejo de Aragón al rey*, Madrid, 9 de septiembre de 1661.

<sup>208</sup> ACA, CA, leg. 316, n.º 74/3, *El Consejo de Aragón al rey*, Madrid, 19 de julio de 1661.

<sup>209</sup> ACA, CA, leg. 316, n.º 7/3, *El marqués de Mortara al Consejo de Ciento*, Barcelona, agosto de 1661.

<sup>210</sup> ACA, CA, leg. 316, n.º 7/2, *El Consejo de Ciento al marqués de Mortara*, Barcelona, 25 de agosto de 1661.

<sup>211</sup> «La Ciudad señor postrada a los reales pies de V. M. con el debido obsequio y rendimiento, representa el desconuelo que a todos generalmente han ocasionado aquellas palabras de "cuartel seguro y cerrado", que parece miran en algo a que los otros vasallos de V. M. y naciones del mundo lleguen a dudar que la Ciudad enteramente no tiene borradas las memorias de los accidentes pasados y se duda en la confianza, razones señor que con el mayor sentimiento que puede, lo significa y representa a V. M., y espera que V. M. como padre y señor, mandará que las dichas palabras no miran en cosa que pueda poner en duda la gracia que mereció de [dar] V. M. en el año de 1652.» ACA, CA, leg. 316, n.º 3, *La Ciudad de Barcelona al rey*, Barcelona, 1661.

Mortara hizo oídos sordos a las quejas del Consejo de Ciento y aseguró que las intenciones del rey respecto a la reforma de las atarazanas había sido, en todo momento, la de construir un cuartel fortificado, y achacando la desinformación a la torpeza del síndico Pere Montaner.<sup>212</sup> El virrey ya había advertido al Consejo de Aragón que Montaner no había dado toda la información:

Dice también el marqués [de Mortara] que cuando la ciudad resolvió hacer demostraciones de alegría por la merced de entregarles las puertas por el aviso que tuvo de su síndico [Pere Montaner], este no les escribió que había de hacerse en la atarazana cuartel cerrado y seguro, ni que se había de fortificar nada (...). Hoy día no saben lo que V. M. ha dispuesto en esto, ni el síndico les ha escrito nunca con claridad, con que es menester vaya todo muy claro.<sup>213</sup>

En el mes de septiembre se reunió el brazo militar de la ciudad para tratar del asunto y comunicaron al virrey que: «si hubiese de ser más que fabricar en ella dicha habitación o alojamiento para los soldados no se hallaba con fuerzas para ponerlo en ejecución, antes, les parecía más conveniente quedase la guarnición en la forma que hoy tiene». La desaprobación del brazo militar, en opinión del virrey, se debía a que solo habían ido partidarios de Felicià Sayol, cuya fidelidad al rey era cuestionable,<sup>214</sup> recomendando por ello desatender la petición del brazo militar.<sup>215</sup>

El Consejo de Aragón achacó todo el asunto al malentendido ocasionado por el síndico de Barcelona, y pidió que se examinasen sus papeles para demostrar «la osadía y artificio con que en esta materia se ha portado y que su único fin es dar a entender allá y acá que es el arbitrio de todas las materias de Cataluña», con el fin de ganar mercedes de parte del rey como de la Barcelona.<sup>216</sup> Desconocemos si las acusaciones tanto del virrey como del Consejo que hacía el síndico eran justas. Lo cierto es que el proyecto de fortificación de las atarazanas se aplazó temporalmente hasta la llegada de un nuevo virrey.

Durante la rebelión catalana, la Monarquía se vio privada de las atarazanas y, por ello, durante el conflicto y posteriormente se hubieron de encargar las galeras destinadas a la escuadra de España a Génova.<sup>217</sup> La escuadra de España era, por ello, la más debilitada, y en un afán por reforzarla, se iban a incorporar tres galeras, entre ellas una capitana y una patrona. Había la voluntad de que se acabasen en Barcelona, puesto que era privilegio no escrito que las galeras de mando (especialmente las reales y las capitanas), se hicieran en Barcelona. Sin embargo, el mal estado de las atarazanas lo desaconsejaba. Por lo que, finalmente, se decidió enviar a Génova

<sup>212</sup> ACA, CA, leg. 316, n.º 7/4, *El marqués de Mortara al Consejo de Ciento*, Barcelona, 27 de agosto de 1661.

<sup>213</sup> ACA, CA, leg. 316, n.º 74/3, *El Consejo de Aragón a S. M.*, Madrid, 19 de julio de 1661.

<sup>214</sup> ACA, CA, leg. 316, n.º 3/5, *El marqués de Mortara al rey*, Barcelona, 24 de septiembre de 1661.

<sup>215</sup> ACA, CA, leg. 316, n.º 3, *El Consejo de Aragón al rey*, Madrid, 23 de octubre de 1661.

<sup>216</sup> ACA, CA, leg. 220, n.º 6, *El Consejo de Aragón al rey*, Madrid, 23 de junio de 1662.

<sup>217</sup> AGS, GyM, leg. 3.444, s.f., *La Junta de Galeras al rey*, [Madrid] 9 de febrero de 1661.

todos los materiales necesarios para acabarlas, además de las gentes necesarias para navegarlas.<sup>218</sup>

Las dificultades y riesgos que planteaba la construcción de las galeras fuera de los territorios del rey y el aparente aplazamiento del plan de fortificación de las atarazanas hizo que se valorase la reactivación del astillero barcelonés. El nuevo virrey, el marqués de Castel Rodrigo (1663-1664), fue uno de sus principales impulsores: «Luego que llegó a la ciudad de Barcelona conoció en acto practico de cuan gran utilidad seria al servicio de V. M. la fábrica de galeras en las atarazanas de ella, e hizo cortar madera, y pensó en llevar maestros [de Nápoles] a propósito».<sup>219</sup> Sin embargo, la reapertura de las atarazanas se retrasó, y no fue hasta el año siguiente cuando la idea tomó mayor fuerza, debido al futuro viaje que la infanta –y futura emperatriz– Margarita Teresa debía emprender hasta Viena para contraer matrimonio. No solo había necesidad de reparar algunas galeras, sino que se debía acondicionar y acrecentar la capitana para que fuese una galera real. Es por ello que se confió la tarea de inspeccionar la capitana al exiliado maestro mayor de Barcelona, Jerónimo Verde, quien, como muchos otros, había huido de Barcelona en 1640, instalándose y trabajando en el puerto de Cartagena.<sup>220</sup>

En cuanto a las otras tres galeras, en opinión del capitán de las galeras de España, no valía la pena repararlas por lo maltrechas que estaban y, por ello, recomendaba que Jerónimo Verde volviese a Barcelona y se reemprendiese allí la actividad fabril. Con el apoyo del virrey Vicente Gonzaga (1664-1667) y del capitán de las galeras de España, así se hizo.<sup>221</sup> Volviéndose a construir galeras en Barcelona casi un cuarto de siglo después. En 1665 fallece Felipe IV, sucediéndole el enfermizo rey niño Carlos II, aunque quien gobernaría en calidad de regente sería la reina madre Mariana de Habsburgo, apoyada por la Junta de Regencia.

Buscando fortalecer la armada en el Mediterráneo para poder hacer frente al expansionismo francés, se ordenó la construcción de nuevos buques en Barcelona.<sup>222</sup> El superintendente Félix de Marimón –hijo de Juan–, se dedicó a inspeccionar los maltratados bosques, elaborando una detallada relación sobre sus principales males y remedios para su conservación y mejor explotación.<sup>223</sup> Como consecuencia, el virrey duque de Sessa (1669-1673) tomó una serie de medidas restringiendo la explotación de los bosques y reglamentando los usos y compraventa de madera. Inmediatamente, los pregones generaron la oposición de los diputados de Cataluña, que alegaban iban contra constituciones. El abogado fiscal de la Diputación enumeró hasta veinticinco puntos en los que los pregones las vulneraban, tanto en el fondo como en la forma.<sup>224</sup>

<sup>218</sup> AGS, GyM, leg. 3.444, s. f., *La Junta de Galeras al rey*, Madrid, 3 de abril de 1661.

<sup>219</sup> AGS, EST, leg. 3.286, f. 179, *El Consejo de Guerra al rey*, Madrid, 16 de julio de 1663.

<sup>220</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Minuta de Jerónimo Verde*, Cartagena, 25 de julio de 1664.

<sup>221</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *El rey al marqués de Santa Cruz y de Bayona*, Madrid, 31 de agosto de 1664.

<sup>222</sup> Antonio ESPINO LÓPEZ, *Las guerras de Cataluña. El teatro de Marte, 1652-1714* (Madrid: Edaf, 2014): 79.

<sup>223</sup> ACA, CA, leg. 204, n.º 1/68, *El Consejo de Aragón a la reina regente*, Madrid, 2 de enero de 1673.

<sup>224</sup> DGC, vol. 7: 561 y 568, Barcelona, 22 y 28 de febrero de 1673.

Como venía siendo habitual, se entró en una agria polémica legal donde el virrey y los diputados arguyeron argumentos y procedimientos que justificaban sus causas.<sup>225</sup> La Real Audiencia de Cataluña decidió intervenir, y lo hizo del lado de la Diputación, si bien lo que perseguía era obtener la jurisdicción en las atarazanas en materia de justicia, la pertenecía al virrey en tanto que era capitán general. Esto, a su vez, atrajo la atención de la Junta de Galeras, que se situó del lado de la causa del virrey.<sup>226</sup>

Ante esta situación, el rey en un intento de solventar el asunto, se acabó pronunciando a favor de la Real Audiencia. A pesar de ello, el asunto de los pregones siguió sin resolverse<sup>227</sup> y, entretanto, llegó el nuevo virrey, el napolitano duque de San Germán (1673-1675). El nuevo virrey decidió emitir nuevamente los polémicos pregones, esta vez emitiéndolos como lugarteniente y no como capitán general, evitando así que los diputados pudieran oponerse.<sup>228</sup> De esta manera se ponía un punto y final al embrollo, del cual la Real Audiencia salía reforzada a costa de la Capitanía General, pues no solo le arrebató la jurisdicción sobre las atarazanas, sino que sentó un precedente.

El conflicto institucional no facilitó la recuperación del astillero barcelonés. Las bases navales e invernaderos de Cartagena y El Puerto de Santa María asumían cada vez más funciones de astillero, y Cataluña pasaba a actuar como proveedor de madera para las galeras,<sup>229</sup> provocando nuevamente la indignación de las autoridades catalanas: «se está actualmente cortando madera para el montaje de la artillería de aquellas plazas y no se le podrá pedir más porque los naturales de aquel principado pretenden no darla sino para las galeras que se fabrican en él».<sup>230</sup> Carlos II dio un golpe de efecto a favor de las atarazanas al ordenar que «por lo que conviene que las galeras que hubieren de servir en nuestros mares se fabriquen en los dominios de esta Corona, pues con más ventajas y conveniencias se podrán hacer, mando se dé orden para que en Barcelona se continúe la fábrica de ellas». La Junta de Galeras reafirmó la orden del rey «dada la mejor y más ventajosa calidad de las maderas y conveniencias de entretener los naturales».<sup>231</sup>

Durante esta época, también tenemos constancia de reformas, obras y reparaciones en el edificio.<sup>232</sup> En 1681 el virrey solicitó a la Diputación que asumieran los gastos de la cobertura y reparación de las naves de la fábrica, especialmente el arco

<sup>225</sup> ACA, CA, leg. 204, n.º 1/73, *El duque de Sessa a la reina regente*, Barcelona, 15 de abril de 1673. DGC, vol. 7: 616-641, Barcelona, el 20 de septiembre de 1673.

<sup>226</sup> ACA, CA, leg. 204, n.º 1/71, *La Junta de Galeras a la reina regente*, Barcelona, 14 de marzo de 1673.

<sup>227</sup> ACA, CA, leg. 328, s. f., *El Consejo de Aragón a la reina regente*, Madrid, 23 de agosto de 1673.

<sup>228</sup> ACA, CA, leg. 204, n.º 1/94, *El Consejo de Aragón a la reina regente*, Madrid, 21 de agosto de 1673.

<sup>229</sup> Vicente MONTOJO MONTOJO y Federico MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, «Actividad de las galeras de España con base en Cartagena en el reinado de Carlos II», en *Revista de Historia Naval*, 142 (2018): 35-57.

<sup>230</sup> AGS, GyM, leg. 3.658, s. f., *La Junta de Galeras al rey*, Madrid, 5 de octubre de 1680.

<sup>231</sup> AGS, GyM, leg. 3.658, s. f., *La Junta de Galeras al rey*, Madrid, 30 de octubre de 1680.

<sup>232</sup> Entre otras cosas, en 1680, se arregló la puerta del baluarte. Los encargados de realizar la obra fueron el maestro albañil Jacinto Carol y el maestro carpintero Joseph Serra, ambos vecinos de Barcelona; en 1687, el superintendente Marimón encargó la reparación de los tejados del edificio «por la parte que mira a la calle por donde se sale a la puerta llamada de San Bertrán» al maestro albañil Jaime Arman



donde se estaba construyeron la galera patrona para la escuadra de España.<sup>233</sup> La Diputación contestó que, aunque su voluntad era servir al rey, no podían asumir el coste porque los capítulos de Cortes no se lo permitían:

Los diputats deuen obrar reguladament a lo que disposen dits capítols, i estos no permeten ni donen facultat ampla als consistorials per a poder gastar de les pecúnies del General, ultra de les obligacions i càrrecs que té la casa, i entre [aqu]estes, avui dia no judiquen compreses (...), les fàbriques i obres de la drassana.<sup>234</sup>

Los diputados añadían que cualquier gasto ocasionado por las obras de las atarazanas se les podía ser reclamado posteriormente en la visita trienal que se acostumbraba a hacer a la institución. Sin embargo, admitían que si el monarca lo solicitaba explícitamente por carta, no tendrían reparo en «disposar i ordenar se fabriquessin i cobrissin los dotze arcs que es judiquen necessaris per a la total perfecció i seguretat de la fàbrica de galeres, amb què lo consistori quedarà gustós de que S. M. quedi servit, i de vostre excel·lència obeït».<sup>235</sup> El rey tramitó la orden y en julio se hicieron los pregones donde los diputados encantaban las obras a realizar para que los maestros de casas y los carpinteros pujasen y compitiesen por hacerse con el contrato. La subasta no tuvo el éxito esperado, ajuciándose las obras de cantería al maestro de casas Josep Rossell y las de carpintería al maestro Francesc Jové.

La Diputación no fue la única que pagó la construcción y cubierto de las atarazanas. Los cónsules de la Lonja de Barcelona ofrecieron al rey un servicio de 8.000 libras barcelonesas, a cambio de aceptar una serie de peticiones, vinculadas a la insaculación para cargos.<sup>236</sup> Con esta petición, los mercaderes de matrícula pretendían mantener su monopolio en la institución y evitar así la competencia de aquellos que, desde 1653, habían sido nombrados mercaderes, por privilegio real de Felipe IV.

Díaz, vecino de Barcelona. AGS, CMC, 3EP, leg. 3.121, *Cuentas del pagador del ejército de Cataluña, don Juan de Gachapay y Vera*.

<sup>233</sup> «Hallándose el buque de la galera patrona que se está fabricando en la atarazana de esta ciudad descubierto por la popa, y por esta razón expuesto a recibir considerables daños con los accidentes del tiempo, no excuso prevenirlo a vuestra señoría, para que disponga que con toda brevedad se hagan los reparos que en dicha atarazana tocan a vuestra señoría. Y en particular que, desde luego, se cubra el arco donde está dicha galera patrona, según me lo prometo del celo con que vuestra señoría atiende a cuanto es del mayor servicio de S. M., mayormente para evitar los inconvenientes que de lo contrario pueden resultar.» DGC, vol. 8: 1408, *El duque Bournonville a los diputados*, Barcelona, 4 de febrero, 1681.

<sup>234</sup> DGC, vol. 8: 487-488, Barcelona, 31 de mayo de 1681.

<sup>235</sup> DGC, vol. 8: 487-488, Barcelona, 31 de mayo de 1681.

<sup>236</sup> Entre las que destacaban: que los mercaderes creados por privilegio no pudieran ser admitidos en la Lonja; que durante quince años no se dieran privilegios de mercader, a excepción de aquellos que ofrecieran una cantidad de cien doblones; que los que recibieran privilegio de mercader o sus hijos y descendientes no pudieran ser insaculados en las bolsas de concellers, ni Consejo de Ciento durante veinte años, así como, tampoco pudieran concurrir en ayuntamiento, ni otros oficios y puestos de la magistratura de la ciudad.

El rey aceptó tanto esta petición como la formulada en 1682, donde le ofrecieron 80.000 reales para que fuesen empleados en las fortificaciones de frontera o donde el rey considerase oportuno.<sup>237</sup> En su memorial al rey, el virrey refería sobre los servicios de la Lonja en las atarazanas:

La necesidad grande que había, de que se reparasen, y cubriesen siete arcos dobles, que forman veinte y ocho bóvedas de los más juntos a la parte del mar, que en las atarazanas de la ciudad de Barcelona se hallaban del todo descubiertos, y casi para caerse, lo que era en notable perjuicio de la continua fábrica de galeras que tienen. (...) Participó al magistrado [de la Lonja] la necesidad que había (...); y aunque el magistrado no se hallaba por ningunas escrituras con noticia de que tuviese tal obligación (...), anteponiendo a todo el real servicio de V. M.<sup>238</sup>

Los regentes del Consejo de Aragón recomendaron al monarca no aceptar, sobre todo en cuanto al derecho a la insaculación, y más a cambio de un pago tan pequeño, recordándole que ciudades como Alicante o Játiva habían ofrecido más sin exigir tanto a cambio.<sup>239</sup> Otros miembros del Consejo recomendaron dar dicha gracia pero no a perpetuidad, de tal manera que el rey pudiese recuperarla al cabo de un tiempo.<sup>240</sup> La siempre acuciante necesidad de dinero, especialmente esperándose a los franceses en la frontera, obligaron a que el rey concediese la gracia con perpetuidad. Cuando en septiembre de 1683 se exigió el adelanto del pago, los nuevos cónsules de la Lonja rechazaron el acuerdo.<sup>241</sup>

Una nueva guerra contra la Francia de Luis XIV alteró al principado (1688-1697). Desde el inicio, Barcelona temió un bombardeo por parte de la armada francesa, que hizo acto de presencia en 1693.<sup>242</sup> El duque de Noailles, jefe de los ejércitos franceses en el principado, pretendía que la ciudad se rindiese por miedo dada su indefensión.<sup>243</sup> Efectivamente, la presencia de la armada francesa colapsó Barcelona. Las atarazanas se destinaron a acuartelar las tropas de caballería del virrey el duque de Medina Sidonia (1690-1693). Esto supuso que no solo se «echase a perder la mayor parte de la madera», sino que hubo de «cesar la fábrica empezada».<sup>244</sup> La estancia de la caballería fue tan breve que la madera no se echó a perder y, a pesar de la progresiva ocupación francesa en Cataluña, se hizo el esfuerzo de proseguir

<sup>237</sup> ACA, CA, leg. 333, s. f., *El duque de Bournonville al rey*, Barcelona, 28 de febrero de 1682.

<sup>238</sup> BC, Col·lecció Bonsoms-Chacón, n.º 5485.

<sup>239</sup> ACA, CA, leg. 333, s. f., *Bautista Pastor y Josep Rull al rey*, Madrid, 3 de octubre de 1683.

<sup>240</sup> ACA, CA, leg. 333, s. f., *El Consejo de Aragón al rey*, Madrid, 5 de diciembre de 1682.

<sup>241</sup> ACA, CA, leg. 333, s. f., *El duque de Buornonville al secretario Francisco Izquierdo de Berbegal*, Barcelona, 11 de septiembre de 1683.

<sup>242</sup> Antonio ESPINO LÓPEZ, *Catalunya durante el reinado de Carlos II. Política y guerra en la frontera catalana, 1679-1697* (Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, 1999): 125.

<sup>243</sup> ESPINO LÓPEZ, *Catalunya durante el reinado*: 133.

<sup>244</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran las cartas que se reban tocant a fàbrica de galeres, f. 85, *José de Marimón al virrey*, Barcelona, 15 de agosto de 1693.

con la construcción de dos buques nuevos,<sup>245</sup> incluida una galera capitana.<sup>246</sup> La construcción se alargó hasta 1696, cuando la capitana, bautizada *Virgen de la Concepción*, fue botada al agua «con toda felicidad».<sup>247</sup> Ese fue el último buque construido en el siglo XVII.

## El arsenal de los Borbones: el ocaso de la fábrica de galeras (siglo XVIII)

La sucesión de Carlos II había tenido en vilo no solo a la Monarquía hispánica, sino a toda Europa. Finalmente, su última voluntad (firmada el 3 de octubre de 1700) fue que su sobrino-nieto Felipe de Borbón heredase su patrimonio. Esto desató no solo un conflicto internacional, sino también interno, pues parte de los nuevos súbditos de Felipe V decidieron apoyar al pretendiente al trono de la dinastía Habsburgo, el también sobrino-nieto de Carlos II, el archiduque Carlos.<sup>248</sup> Como es bien sabido, gran parte de los territorios de la Corona de Aragón se decantaron por este último durante la cruenta Guerra de Sucesión española (1701-1714).<sup>249</sup> Barcelona tuvo un papel crucial en el conflicto como zona de guerra y, por ello, tal y como ocurrió durante la Guerra de los Segadores (1640-1652), apenas tenemos información sobre lo que ocurrió en las Atarazanas Reales.

Antes de que la guerra llegase a Barcelona, Felipe V había ordenado la construcción de dos galeras en el astillero, asimismo, se encargó la conversión en cuartel de algunos de sus arcos al maestro carpintero Miquel Jaumar, sin embargo, todo esto se detuvo cuando Barcelona tomó parte por el archiduque Carlos.<sup>250</sup> Sabemos que, después de eso, hubo un cambio en el cuadro de mando de las atarazanas y que, entre otras cosas, el edificio fue empleado mayormente como almacén de artillería y pertrechos de guerra. Tras el largo y duro asedio de Barcelona y su consiguiente capitulación, era necesario reconstruir las defensas e infraestructuras de la ciudad. Las atarazanas habían quedado severamente dañadas por la acción de los proyectiles, y su reconstrucción se le asignó al ingeniero general Jorge Próspero de Verboom, quien a su vez fue el encargado de proyectar la construcción de la nueva ciudadela de la ciudad.

<sup>245</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 101, *José de Marimón al virrey*, Barcelona, 30 de octubre de 1694.

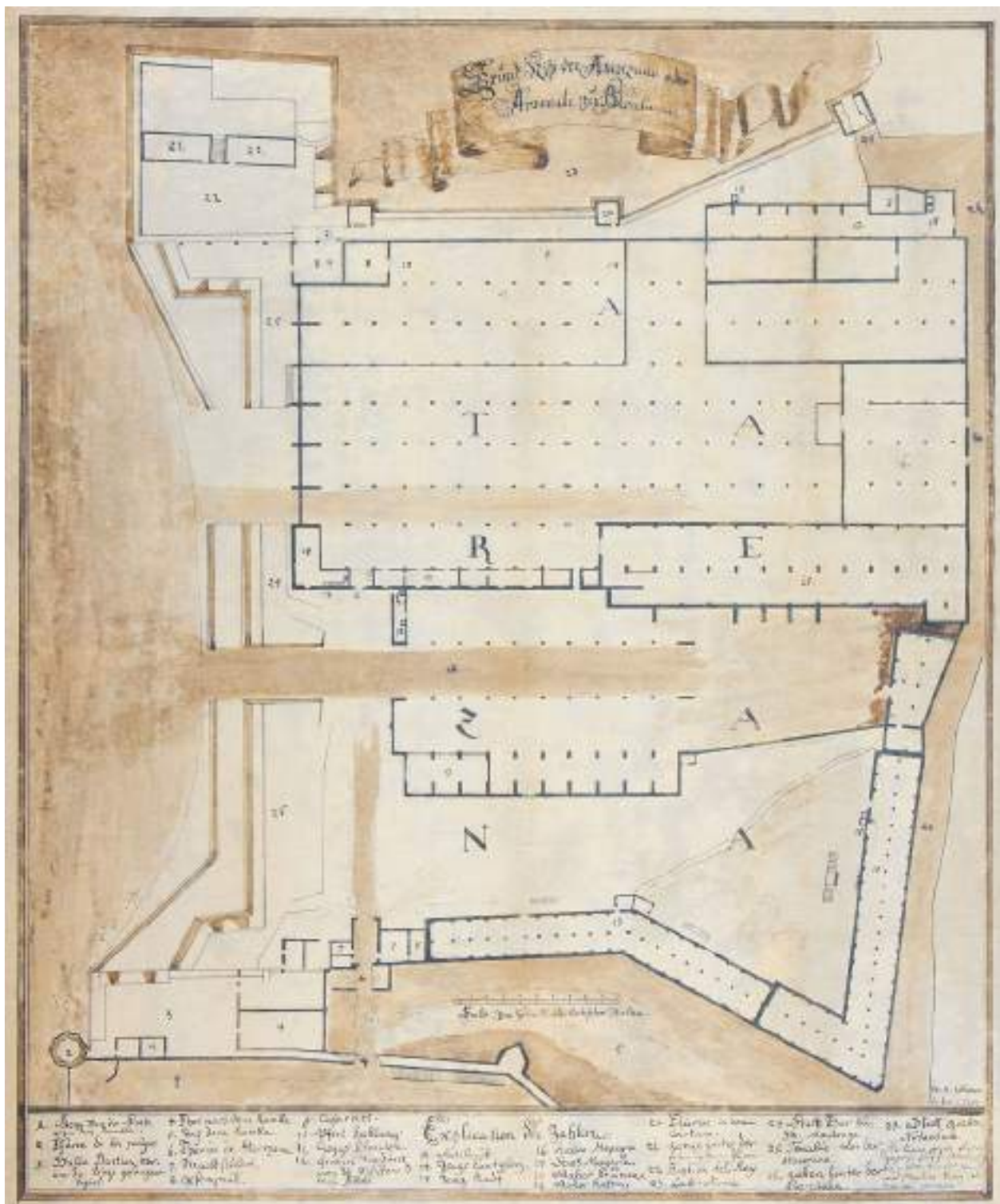
<sup>246</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 24, *José de Marimón a García de Bustamante*, Barcelona, 22 de agosto de 1693.

<sup>247</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 41, *José de Marimón*, Barcelona, 4 de agosto de 1696.

<sup>248</sup> Joaquim ALBAREDA SALVADÓ, *Els catalans i Felip V. De la conspiració a la revolta (1700-1705)* (Barcelona: Fundació La Caixa, 1993).

<sup>249</sup> Joaquim ALBAREDA SALVADÓ, *La Guerra de Sucesión de España (1700-1714)* (Barcelona: Crítica, 2010).

<sup>250</sup> AHPB, *Francesc Cervera*, 883/27, f. 40, Barcelona, 18 de febrero de 1705.



Plano realizado por W. A. Koblinau en 1709. Se trata de la primera representación conocida de este tipo de las Atarazanas. ([Museu Marítim de Barcelona](#)).

Otra de las propuestas que se barajó fue la de fortificar las atarazanas. Verboom calculó que el coste total de la obra ascendería a algo más de seis mil doblones.<sup>251</sup>

<sup>251</sup> AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f. *Estimación de las obras propuestas para las Reales Atarazanas, según los planos y perfiles adjuntos*, Barcelona, 24 de agosto de 1715.

Aunque rápidamente se encontró financiación para el proyecto,<sup>252</sup> el rey, que dudaba si llevar a cabo el proyecto, ordenó que se suspendieran temporalmente las obras. El capitán general de Cataluña, el italiano Francisco Pío de Saboya, marqués de Castel Rodrigo (1715-1719/1720-1722), lamentó la paralización y sus potenciales consecuencias. Temiendo que, de no fortificarse las atarazanas, mientras las obras de la ciudadela no la hicieran mínimamente operativa, «todo este tiempo quedará esta plaza, no solo abierta por muchas partes, sino es también sin algún abrigo las tropas de su guarnición en cualquier accidente que pueda acontecer». Añadía:

Las Atarazanas, como están, no tienen defensa alguna, y allí se depositan todas las municiones, y pertrechos de guerra que hay, y que habrá de haber en mayor abundancia en adelante. Las tropas están esparcidas por la ciudad en cuarteles indefensos y en conventos.

A lo que añadía que el pueblo solo estaba controlado por el respeto que las tropas imponían, pero que era una situación peligrosa, puesto que cuando ese respeto ser perdiese, podían tomar «temerarias resoluciones» y por ello apostaba por fortificar las atarazanas pues de esa manera:

Mudan enteramente de situación estas cosas, pues en ellas todas las municiones, pertrechos de guerra, y lo demás que se quiera introducir, está en resguardo y seguridad. Un cuerpo de infantería y caballería está fuera de todo insulto, y apto a obrar útilmente y con víveres para todo el tiempo que se quiera.

Por este motivo, le explicaba al secretario del Despacho de Estado cuan necesario era que el rey permitiese que «se trabaje en estas obras» para que «haya de gozar la España de tranquila paz y quietud», pues en su opinión:

Son tan varios los sucesos del mundo y sus contingencias tan extravagantes, que nunca serán sobradas cuantas precauciones se tomen, y particularmente en este Principado en el cual están los humores, cada día de peor calidad, siendo cierto que puestas las atarazanas en este estado (lo que se conseguirá en dos meses) estará este pueblo con mucha sujeción, y fuera de esperanza de conseguir el logro de sus perversos designios.<sup>253</sup>

Parece ser que estos argumentos convencieron al rey, que aprobó que se reanudasen las obras, las cuales iban a ser nuevamente interrumpidas, aunque por otros motivos.

El Tratado de Utrecht-Rastatt (1713/1715) supuso la pérdida de las posesiones europeas del patrimonio de Felipe V. La Monarquía, por tanto, dejaba de poder contar

<sup>252</sup> AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f. *El marqués de Castel Rodrigo al marqués de Grimaldo*, Barcelona, 14 de septiembre de 1715.

<sup>253</sup> AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f. *El marqués de Castel Rodrigo al marqués de Grimaldo*, Barcelona, 22 de septiembre de 1715.



con los astilleros de los reinos de Nápoles, de Sicilia y –en menor medida– de Cerdeña, por lo que las únicas atarazanas mediterráneas con las que contaba Felipe V eran las de Barcelona. Es por ello que se le encargó a Marimón –restituido en la superintendencia–, que se encargase de hacer acopio de la madera necesaria para la fábrica de dos galeras.<sup>254</sup> El problema fue que, entre las obras proyectadas, y estando muchas de las naves y almacenes ocupado por artillería y material de guerra –«[por] no haber otros almacenes capaces donde poner estos géneros, por su gran cantidad»–, no había espacio suficiente para almacenar la madera y otros materiales constructivos, ni espacio donde labrar los nuevos buques.<sup>255</sup>

A lo largo del siglo XVII, a medida que la cantidad de buques construidos iba decayendo, el espacio dedicado a la –más y más empleada– artillería fue arrebatándole cada vez más espacio al astillero. Una situación difícil de resolver, especialmente porque no existía otro lugar donde almacenar con seguridad todo ese armamento. Así escribía el responsable de artillería y demás material bélico:

Bien comprendo de cuanta importancia se hace el establecimiento de la fábrica de las galeras, y la creación de maestros y operarios prácticos en ella, y aun de la de los bajeles, respecto de concebir que en ninguna otra parte pudiera florecer mejor por la aplicación e inclinación de estos naturales (...). Espero que (...) me prevenga lo que debo ejecutar, aunque en el ínterin, no dejaré de reconocer si colocándose con más unión dichos géneros, puede hacerse lugar para la introducción de la madera y establecimiento de la fábrica.<sup>256</sup>

Como posible solución se propuso a Verboom que rediseñase el plano que había hecho de las atarazanas para construir un almacén seguro «a prueba de bombas», para trasladar allí las armas y dejar espacio libre para la fábrica de galeras.<sup>257</sup> Felipe V dio el visto bueno al plano del nuevo diseño y ordenó que se financiase con parte de las confiscaciones hechas en Cataluña tras la guerra.<sup>258</sup> Verboom refería que, inicialmente, su proyecto de fortificación «solo [tuvo] por objeto el cubrirlas ceñidamente para ponerlas en defensa con el menos gasto que fuera posible, siguiendo su ámbito, sin que nadie hubiera hasta ahora hecho el reparo de que los pertrechos de guerra que se hallan en las Atarazanas no pudiesen quedar en ellas».

<sup>254</sup> «Habiéndose puesto en la consideración de S. M. lo que se me ofrecía sobre la formación de la fábrica de galeras en las atarazanas, ha sido servido resolver que se restablezca.» AMNM, caja 751, doc. 1, *Juan Antonio Gil de Taboada a José de Marimón*, Madrid, 8 de junio de 1715.

<sup>255</sup> AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f., *Nicolás de Hinojosa al marqués de Grimaldo*, Barcelona, 19 de octubre de 1715.

<sup>256</sup> AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f., *Nicolás de Hinojosa al marqués de Grimaldo*, Barcelona, 19 de octubre de 1715.

<sup>257</sup> AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f., *El marqués de Castel Rodrigo al marqués de Grimaldo*, Barcelona, 27 de octubre de 1715.

<sup>258</sup> AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f., *Nicolás de Hinojosa al marqués de Grimaldo*, Barcelona, 20 de noviembre de 1715.

El ingeniero se mostraba totalmente a favor de reactivar el astillero, puesto que esa era la función original del edificio. Por ello, su nuevo diseño proponía expandir y ensanchar las atarazanas hacia las huertas situadas al norte, construyéndose varios polvorines capaces de almacenar hasta siete mil quintales de pólvora, además de otros espacios para almacenar las piezas y resto del equipo. Asimismo, quedaba espacio por sí, con el tiempo, se pretendía hacer cuarteles para tropas o almacenes para paja, leña, trigo y todo lo necesario para el abasto de las tropas. En el primer proyecto de Verboom había que derribar bastantes casas y el convento e iglesia de Santa Mónica, pero con el nuevo eso no era necesario –excepto por unas pocas casas cerca de las huertas–, por lo que se conservaría «un muy hermoso templo de fábrica nueva, que sería lástima de derribarlo». Es más, Verboom proponía insertar el convento en las fortificaciones de las atarazanas, «en donde en parte de él hay al presente un cuartel de tropas y pudiera servir de mucho lo demás en ocasiones de guerra o de sediciones».<sup>259</sup> Por su parte, el presidente del Consejo de Órdenes propuso ensanchar el almacén del vestuario y el traslado de la herrería (que estaba situada en las primeras arcadas) a la parte que conectaba con el portal de Santa Madrona. Según él, de esta manera, quedaría suficiente en el astillero para construir tres galeras a la vez, aclarando, además, que, al presente, solo se había ordenado la construcción de dos y que, por tanto, solo requerirían siete arcadas.<sup>260</sup>

Felipe V aprobó el plan de Verboom, aunque limitando por ahora su realización a la fortificación de las murallas y aplazando la construcción de los almacenes y cuarteles para más adelante. Indicando que el asunto del astillero, se resolviese estrechando el espacio ocupado por la artillería.<sup>261</sup> Castel Rodrigo convocó al ingeniero general, al superintendente de las atarazanas y al comandante de la artillería con el fin de llevar a cabo esas órdenes. Sin embargo, tras reconocer exhaustivamente el edificio y las posibilidades que había de ganar espacio, confesaba el marqués que «no pudo el discurso ni el arbitrio» encontrar una verdadera solución al problema, a pesar de que se ganó algo más de espacio reubicando a unos soldados ahí acuartelados.<sup>262</sup>

El asiento para realizar las obras programadas se sacó en pública subasta. Dos compañías (una francesa y otra española) pujaron por ellas, igualando sus propuestas. El rey finalmente decidió asignar el contrato –con el beneplácito del capitán general y otros oficiales– a la Compañía de los aragoneses y catalanes, a cargo a su vez de las obras de la nueva ciudadela de Barcelona. Uno de los motivos que favoreció la

<sup>259</sup> AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f., *Jorge Próspero Verboom a Miguel Fernández Durán*, Barcelona, 26 de octubre de 1715.

<sup>260</sup> AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f., *El marqués de Bedmar al marqués de Grimaldo*, Madrid, 31 de octubre de 1715.

<sup>261</sup> AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f., *El marqués de Grimaldo al marqués de Castel Rodrigo, a Jorge Próspero Verboom y a Nicolás de Hinojosa*, Madrid, 9 de noviembre de 1715.

<sup>262</sup> AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f., *El marqués de Castel Rodrigo al marqués de Grimaldo*, Barcelona, 16 de noviembre de 1715.

asignación a la compañía española fue precisamente su condición de «vasallaje natural que (...) debe preferirse (...) al extranjero».<sup>263</sup> Por otro lado, los ingenieros –especialmente Verboom– eran contrarios de esta elección, pues consideraba que la compañía de los aragoneses y catalanes no serían capaces de gestionar ambas obras, y se corría el riesgo de que pudiesen dejar en la estacada ambas, cosa que no ocurriría de haber asignado cada obra a una compañía distinta.<sup>264</sup> Estas desavenencias de pareceres hizo que, si bien finalmente el contrato fue asignado a los aragoneses y catalanes,<sup>265</sup> las obras en las atarazanas –excepto unas reparaciones–, se aplazaran hasta que se finalizasen las de la ciudadela.<sup>266</sup>

Con todo este embrollo era difícil que la construcción de las dos galeras –a la que se añadía una tercera, una capitana–, progresase adecuadamente, pues en 1723 seguía sin liberarse el espacio requerido para ello.<sup>267</sup> Debido a la evolución constante y a las cambiantes necesidades de la navegación, los arcos existentes no eran los más adecuados para acoger a las galeras del siglo XVIII, especialmente buques más grandes como los de mando. En ese sentido –y como ya había ocurrido en tiempos pasados–, en agosto de 1724 se ordenó que se ensancharan dos de los arcos para poder hacer allí galeras capitanas «y de todos los gálibos».<sup>268</sup> A pesar de todo, la galera capitana, profusamente esculpida y dorada, se pudo acabar –salvo por algunos adornos e insignias– antes de lo pensado, siendo del agrado de los oficiales de Marina, quienes «quedaron contentos del corte y demás labor».<sup>269</sup> Otras dos nuevas galeras fueron encargadas exigiéndose que se acabasen para entrar en acción en 1726.<sup>270</sup>

<sup>263</sup> AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f., *Nicolás de Hinojosa a Miguel Hernández Durán*, Barcelona, 18 de diciembre de 1715.

<sup>264</sup> AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f., *El marqués de Bedmar a Miguel Fernández Durán*, Madrid, 28 de enero de 1716. *Jorge Próspero Verboom a Miguel Fernández Durán*, Barcelona, 15 de febrero de 1716.

<sup>265</sup> A quienes se les prohibió incurrir en ningún otro asiento hasta completar los asignados. AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f., *El marqués de Bedmar a Jorge Próspero de Verboom*, Madrid, 28 de febrero de 1716.

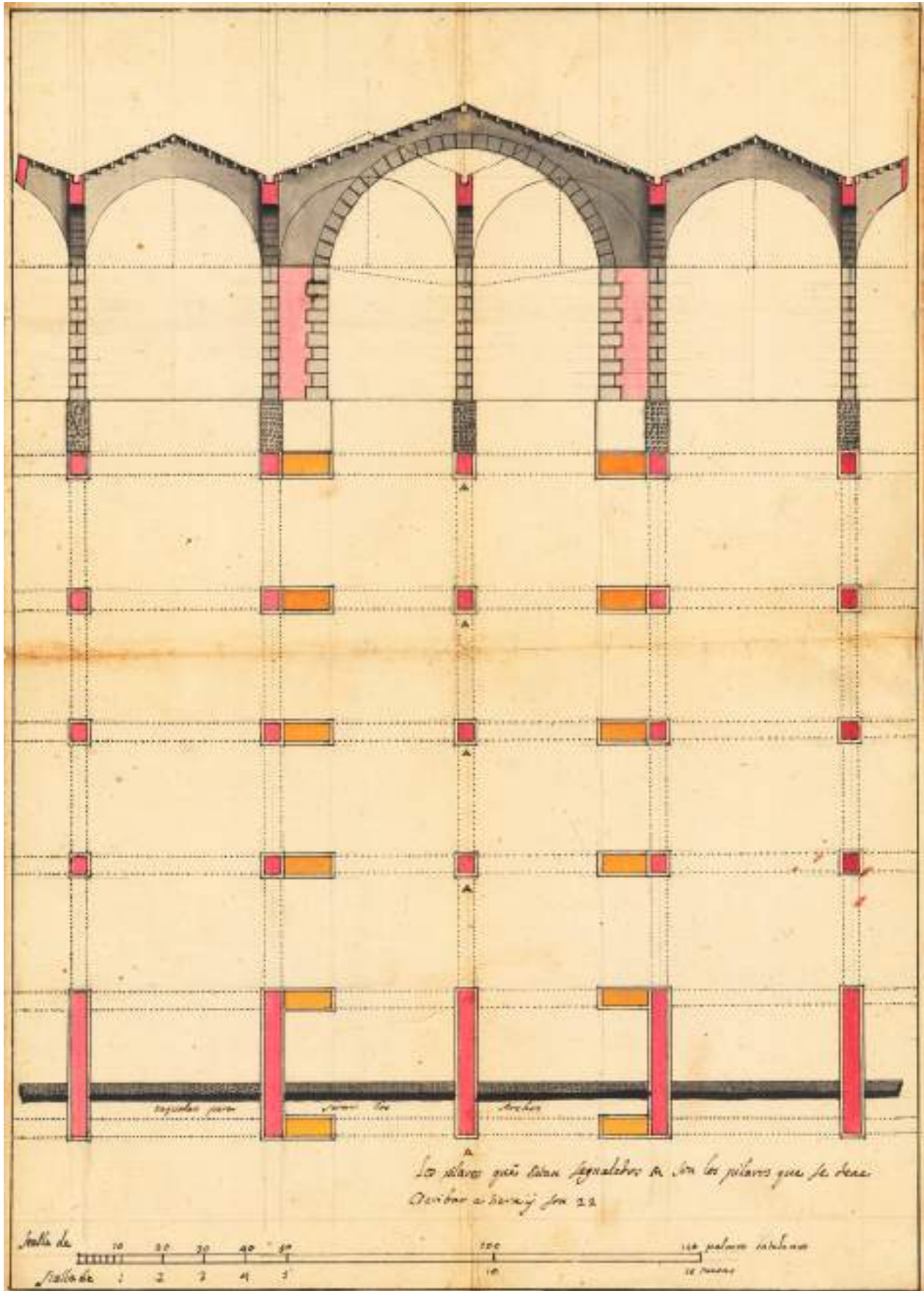
<sup>266</sup> AHN, DyC, leg. 418, N. 8, s. f., *El marqués de Bedmar a Miguel Fernández Durán*, Madrid, 26 de febrero de 1716.

<sup>267</sup> «Que sin dilación hagan desembarazar los arcos de las atarazanas de los pertrechos con que están ocupados haciendo este gasto de cuenta de la real hacienda para que con ningún pretexto ni motivo se retarde la construcción de estos buques por lo que interesa al real servicio en su breve conclusión», AMNM, caja 871, doc. 10, *Alejandro de Retz a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 17 de enero de 1723.

<sup>268</sup> AMNM, caja 871, doc. 10, *El marqués de Risbourg [¿al conde de Montemar?] Barcelona*, 17 de junio de 1725.

<sup>269</sup> AMNM, caja 871, doc. 33, *Juan Antonio de Marimón al inquisidor general*, Barcelona, 26 de agosto de 1724.

<sup>270</sup> AMNM, caja 871, doc. 24, *El inquisidor general a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 24 de marzo de 1725.



Plano de la construcción de la grada central de las Reales Atarazanas de Barcelona, con la unificación de las dos naves centrales en una única, del ingeniero Alejandro de Retz, c. 1724. (Museu Marítim de Barcelona).





**Evolución desde el inicio de la construcción de las Atarazanas de Barcelona como fábrica de galeras hasta esta última gran reforma. Video explicativo que se exhibe en la exposición permanente del Museu Marítim de Barcelona. (Video: Wasabi Produccions. Museu Marítim de Barcelona).**

El problema de la falta de espacio continuaba sin resolverse del todo.<sup>271</sup> Hubo incluso discrepancias en cuanto a qué organismo debía financiar el traslado del material,<sup>272</sup> es por ello que, al final, se acabó empleando a presidiarios para dicha faena.<sup>273</sup> Aunque con lentitud, finalmente se conseguía avanzar: «queda ya el terreno preciso para continuar toda la obra del ensanche del arco sin embarazo alguno».<sup>274</sup> Según escribía el superintendente, el nuevo arco debía hacerse más grueso y ostentoso que los demás y de piedra *picada* (de sillería). En su frontal debía tener cornisas y pedestales, y en medio, las armas reales, hechas en cobre esculpido y pintadas y doradas con pintura de aceite.<sup>275</sup>

El relevo en 1725 en la Capitanía General y en algunos oficiales, hizo temer al superintendente que todo iba a volver a frenarse. Se acordó realizar una visita a las atarazanas con el nuevo encargado de la artillería, y así lo refiere el superintendente:

<sup>271</sup> «La mitad de las Atarazanas de Barcelona la ocupaban diferentes pertrechos de artillería y la otra mitad la fábrica de galeras, con tres arcos más de la Capitana. Y por esta razón, no se podía proseguir la obra que S. M. tiene mandado se haga para el ensanche de los arcos, se daba orden al comandante de esa artillería para que todos los referidos pertrechos que ocupaban los arcos de la fábrica de galeras se pasasen a los tres arcos de la fábrica de Capitana, y que dejase vacío todo el demás terreno que ocupa de las atarazanas para la fábrica de galeras, exceptuando la sala de armas, y almacén de vestuario.» AMNM, caja 871, doc. 10, *El marqués de Castelar al conde de Montemar*, Madrid, 23 de marzo de 1725.

<sup>272</sup> AMNM, caja 871, doc. 33, *Juan Antonio de Marimón al inquisidor general*, Barcelona, 26 de agosto de 1724.

<sup>273</sup> AMNM, caja 871, doc. 24, *Juan Antonio de Marimón al inquisidor general*, Barcelona, 7 de abril de 1725.

<sup>274</sup> AMNM, caja 871, doc. 27, *Juan Antonio de Marimón al inquisidor general*, Barcelona, 12 de mayo de 1725.

<sup>275</sup> AMNM, caja 871, doc. 26, *[Marqués de Risbourg] a Juan Antonio de Marimón*, Barcelona, 8 de mayo de 1725.



Pongo a noticia de V. E. como antes de ayer por la tarde el comandante de la artillería conde de Mariani y yo nos conferimos en las atarazanas y con el mayor cuidado reconocimos todo el terreno así que el que está mandado quede por el tren de artillería (que son los arcos de fábrica de capitana, medios arcos inmediatos, patio y herrería), como el [espacio] que está destinado para la fábrica de galeras, que es el restante excepto la sala de armas y almacén del vestuario. Y por más que se haya considerado la forma de como unas y otras nos podríamos componer no se encontró medio. Respecto que a los de la artillería les falta terreno para poner la mitad de los pertrechos del que nos han de ceder por haber ocupado ya los que han sacado del terreno que ocuparon estos días por la continuación de la obra que se está haciendo de los arcos de la capitana, y con esto queda la fábrica de galeras sin poder empezar hasta que se dé el terreno referido, que es el menos [que] puede ocupar como lo considera asimismo el comandante. Dijo el conde de Mariani que le diese el almacén del vestuario o bien que S. M. dispusiese otra nueva obra para la artillería contigua a los arcos de la fábrica de capitana que era el único medio que esto tenía para componernos y que lo demás era impracticable.<sup>276</sup>

Como se puede deducir de estas palabras, la fábrica de galeras estaba asfixiada por la demandante artillería y cada vez se hacía más evidente que no había lugar para los dos. Pues, a medida que se conseguía despejar espacio, llegaba nuevo material que necesariamente era depositado en las atarazanas.<sup>277</sup> A esos inconvenientes se les sumó otro viejo conocido: el mar. El 8 de noviembre de 1726:

En la nueva falsabraga que se hizo en las atarazanas frente a los arcos nuevos de la construcción de galeras, y en la misma surtida, ha arruinado la mar, con sus flujos y reflujos, la parte que la está mirando al lado derecho, que amenaza ruina, y que pudiéndose evidentemente temer que si continua otro cualquiera accidente, ocasionará duplicados daños y gastos.<sup>278</sup>

Como medida más urgente, se decidió que se colocasen unas «piedras de carretales todo el frente de la salida de los arcos». Posteriormente, el ingeniero jefe Alejandro de Retz elaboró una relación de las reparaciones que se debían hacer para que se ejecutasen, mediante asiento, por «sujetos muy hábiles y precaucionados», dadas las malas consecuencias que se derivarían para el edificio de hacer un mal trabajo.<sup>279</sup> A pesar de todos los contratiempos, la construcción naval proseguía, aunque se limitaba a reparar o reemplazar las galeras existentes. Durante este período, la escuadra de galeras no llegó a sobrepasar las seis unidades. Los numerosos y continuados cambios en las necesidades de la guerra, la ciencia náutica y la ingeniería naval, provoca-

<sup>276</sup> AMNM, caja 871, doc. 30, *Juan Antonio de Marimón al inquisidor general*, Barcelona, 23 de junio de 1725.

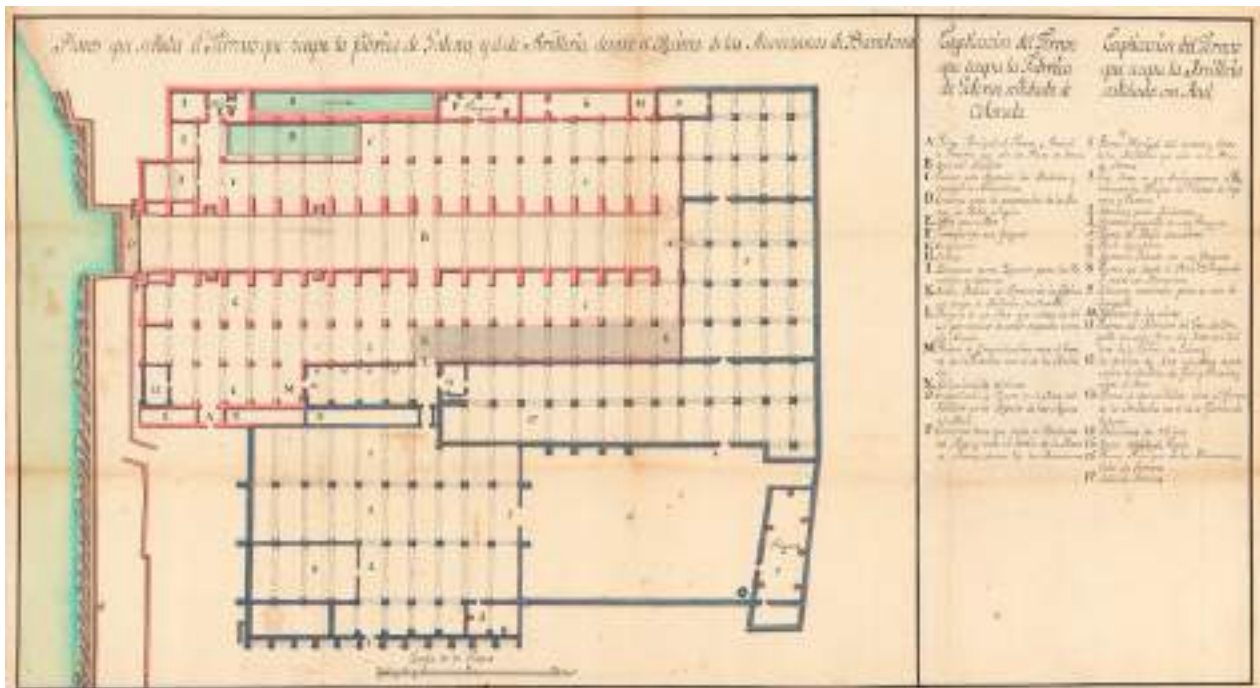
<sup>277</sup> AMNM, caja 871, doc. 31, *Juan Antonio de Marimón al inquisidor general*, Barcelona, 21 de julio de 1725.

<sup>278</sup> AMNM, caja 871, doc. 36, *Juan Antonio de Marimón al inquisidor general*, Barcelona, 12 de noviembre de 1726.

<sup>279</sup> AMNM, caja 871, doc. 37, *Relación de Alejandro de Retz*, Barcelona, 15 de noviembre de 1726.

ron que las galeras –que también se habían ido adaptando–, ya no fueran los buques insignia del Mediterráneo. Las galeras seguían siendo útiles, pero no de la misma e indispensable manera que antaño.

Durante la década de los treinta hubo una dinámica muy similar: insuficiencia de espacio para el astillero, lentitud en la construcción de los pocos buques encargados, reparaciones menores en el edificio. Como novedad, se adquirió en Génova una nueva galera.<sup>280</sup> Lejos de ser un hecho aislado y anecdótico, significó apostar por el estilo constructivo italiano en detrimento del barcelonés. Poco después, y por indicaciones precisamente del teniente general y segundo cabo de las galeras Miguel Reggio, se trasladó a Barcelona a unos maestros de aja «que por haber concurrido en Génova a la construcción y varo de la [galera] *San Genaro* están bien enterados de las proporciones y modo de ajustar las piezas, lo que se ejecuta en Italia con mucha perfección».<sup>281</sup> Todo esto iba desacreditando la capacidad del astillero barcelonés, pese a la defensa a ultranza de su superintendente.<sup>282</sup>



**Plano de las Atarazanas de Barcelona donde se muestra en «colorado» el espacio dedicado a la construcción naval y en «azul» el destinado a la artillería, c. 1739. ([Museu Marítim de Barcelona](#)).**

En ese contexto, no es de extrañar que, en septiembre de 1736, y por orden de José Patiño, el astillero se viese obligado a ceder a la artillería una buena porción

<sup>280</sup> AMNM, caja 871, doc. 67, *Juan Antonio de Marimón al inquisidor general*, Barcelona, 26 de abril de 1732.

<sup>281</sup> AMNM, caja 871, doc. 67, *El inquisidor general a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 30 de agosto de 1732.

<sup>282</sup> AMNM, caja 871, doc. 68, *Juan Antonio de Marimón al inquisidor general*, Barcelona, 22 de noviembre de 1732.

de su espacio.<sup>283</sup> A ese hecho se le hubo de sumar los continuos desperfectos que se encontraban en las galeras construidas en Barcelona, cuyas necesarias reparaciones hacía que no solo afectase a la durabilidad del navío, sino que su precio aumentase considerablemente.<sup>284</sup> En 1741, el almirante-infante Felipe de Borbón decidió encargar en Barcelona dos galeras por asiento al maestro Ramon Canals, con el objetivo de que pudiesen intervenir en la campaña del año siguiente.<sup>285</sup> La falta de piezas y materiales hizo que se atrasara su botadura hasta noviembre de 1743.<sup>286</sup> Sin embargo, para ese entonces, la escuadra de galeras estaba en franca decadencia, y se empezó a optar por otro tipo de naves como el jabeque o la galeota. El superintendente intentó convencer tanto al almirante-infante como al marqués de la Ensenada para llevar a cabo las reformas que el astillero requería para hacer frente a nuevos y mejores buques.<sup>287</sup> La inadecuación del puerto, tampoco ayudaba a convencer a los ministros reales de que Barcelona era la mejor de sus opciones para continuar con el rol de astillero:

Han sido tan repetidos los temporales del mar en este año y antecedentes, que no solamente han descompuesto el puerto de esta ciudad por la mucha arena que ha traído, sino que también se ha llenado el boquete del astillero por donde se varan los buques de galera y se han movido las piedras de sillería y carretadas de los terraplenes que se hicieron el año de 1740 y siendo inexcusable la recomposición, a causa que no se derriben del todo.

La situación en ese año era ya de colapso, como continuaba explicando el superintendente:

Estamos tan ceñidos por la falta de lugar en estas atarazanas para reportar y amontonar las maderas que se conducen por ser muchas y voluminosas y trabajar después las piezas para las fábricas que es menester capacidad para entenderla y manejarse los que las labran; como también para dar lugar al diferente armamento de la escuadra que suelen dejar de unas campañas a otras, y trabajar los remos nuevos, asegurando a V. E. que no se sabe cómo hacerse causando unas cosas y otras más gasto de peones y pérdida de tiempo por no tener la media arcada colateral a la sala de armas del terreno de la fábrica que tiene y conservan los de artillería sobre que tengo hecho varias representaciones a fin de que se recuperara la fábrica proyectada ha[ce] años por los ingenieros y acordado para la separación de las dos dependencias de artillería y fábrica de galeras, quedando esta abierta.<sup>288</sup>

<sup>283</sup> AMNM, caja 871, doc. 87, *Antonio Sartine a Juan Antonio de Marimón*, Barcelona, 8 de septiembre de 1736.

<sup>284</sup> AMNM, caja 871, doc. 98, *Andrés Fernández Carrega, auto 1.º*, Cartagena, 7 de enero de 1738.

<sup>285</sup> AMNM, caja 871, doc. 105, *El conde de la Revilla*, Barcelona, 13 de mayo de 1741.

<sup>286</sup> AMNM, caja 871, doc. 102, *El marqués de la Ensenada al conde de la Revilla*, San Lorenzo de El Escorial, 10 de noviembre de 1743.

<sup>287</sup> AMNM, caja 871, doc. 113, *El conde de la Revilla al cardenal de Molina*, Barcelona, 30 de noviembre de 1743.

<sup>288</sup> AMNM, caja 871, doc. 119, *El conde de la Revilla al cardenal de Molina*, Barcelona, 23 de mayo de 1744.

Sin embargo, el intendente Antonio Sartine consideró que el terreno disponible para el astillero era de sobra suficiente para el uso que se le estaba dando, a diferencia de la artillería, que no contaba con tantas habitaciones ni espacios.<sup>289</sup> Esa última opinión fue la que prevaleció, pues el marqués de la Ensenada concluía:

De todo lo expresado se infiere que el paraje que disfruta en las atarazanas la fábrica de galeras es muy bastante para que esté bien servida, y al contrario muy estrecho el lugar que ocupa la artillería, lo que tuvo muy presente S. M. por los informes del duque de Montemar, marqués de Risbourg y el conde de Glimes, para no alterar ni señalar más terreno a la dependencia de galeras.<sup>290</sup>

Tras estas palabras, nada bueno se podía presagiar para el futuro de la construcción naval en las atarazanas. Finalmente, el 9 de noviembre de 1745 llegó el tiro de gracia, cuando el marqués de la Ensenada emitió una Cédula con el nuevo *Reglamento de Galeras*, por el que se suprimía la fábrica de galeras en las Atarazanas Reales de Barcelona:

Por cuanto he resuelto que se establezca, y continúe en el puerto de Cartagena, para desde primero de enero del año próximo de mil setecientos cuarenta y seis en adelante, la construcción de mis reales galeras (...). Por tanto he venido a suprimir el astillero que hasta ahora ha permanecido en las Atarazanas de Barcelona, y que de los empleados en esta fábrica queden solamente en ejercicio de sus plazas los que se expresarán, con la circunstancia, de que han de pasar a servirlos a Cartagena con el sueldo que se les señala, a reserva del conde de la Revilla [Juan Antonio de Marimón] que ha de gozarlo durante su vida en Barcelona, y a los que por esta regla quedaren separados, se les atenderá, y destinará en las plazas vacantes que se corresponda, según sus clases, mérito y circunstancias.<sup>291</sup>

La Cédula puso un punto y final a cerca de quinientos años de construcción naval en Barcelona. Las Atarazanas Reales de Barcelona, fundadas a finales del XIII –y cuyos orígenes se remontaban más atrás–, como infraestructura principal con la que proyectar el poder político y militar del rey en el Mediterráneo, cesó en su función original a mediados del siglo XVIII.

Todo se debía a la reorganización naval de España. El litoral se dividió en tres departamentos marítimos, estableciéndose en cada uno de ellos un arsenal. Cartagena, que contaba con un magnífico puerto natural y que era una de las principales bases e internaderos de las galeras, fue designada como cabecera del Departamento

<sup>289</sup> AMNM, caja 871, doc. 120, *El marqués de la Ensenada al cardenal de Molina*. San Ildefonso, 27 de julio de 1744.

<sup>290</sup> AMNM, caja 871, doc. 120, *El marqués de la Ensenada*.

<sup>291</sup> AMNM, ms. 1.205, doc. 8, *Reglamento de Galeras. Cédula del marqués de la Ensenada*, San Lorenzo del El Escorial, 11 de noviembre de 1745.

Marítimo del Mediterráneo, proyectándose la construcción de su arsenal en 1731.<sup>292</sup> Para la administración, no tenía sentido –especialmente con los quebraderos que ocasionaba–, mantener el astillero de Barcelona. Su escaso –y discutido– volumen de trabajo era perfectamente asumible por el nuevo arsenal de Cartagena (que no se acabaría hasta 1782).

Por tanto, a partir de 1745 se inició el traslado de los pertrechos y de la poca maestranza que quedaba a Cartagena. Todavía en julio de 1746, el conde de la Revilla fue apilando las maderas que llegaban para construir galeras en un terreno asignado a la Marina, pero tampoco aquí pudieron permanecer, por designarse como zona de pruebas para los artilleros, por lo que hubo de retirarlas.<sup>293</sup> La simbólica rendición de la fábrica de galeras ante la artillería llegó en septiembre de 1747: el último mayordomo de las atarazanas, Flavio Galvero, entregó al guardalmacén de la artillería, Santiago de Llanos, las cuatro llaves o «grifos de oro» que servían para regular el agua de los estanques donde se maduraba la madera de roble que tan decisiva fue en la suerte del astillero.<sup>294</sup> La artillería pasaría a ser la industria y función principal de las atarazanas, que pasarían a ser Real Fundición a partir de 1766.<sup>295</sup> En cuanto al resto de los trabajadores, la cédula establecía que el conde de la Revilla permaneciese en Barcelona, gozando de su sueldo de 12.408 reales de vellón anuales. Por otro lado, se envió a Cartagena al maestro mayor de galeras Juan Verde, al maestro mayor calafate Jaime Vila, al maestro de popas Francisco Llopert, y a los maestros de aja Francisco Ferrer, Jaime Mas y Josep Gener.<sup>296</sup> Todos ellos miembros de linajes vinculados a la construcción naval en las atarazanas de Barcelona, y que ahora pasarían a enriquecer a la armada en Cartagena.

<sup>292</sup> M.<sup>a</sup> Teresa PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII* (Madrid: Editorial Naval, 1992).

<sup>293</sup> AMNM, caja 871, doc. 144, *Juan Bautista Silly al conde de la Revilla*, Barcelona, 21 de julio de 1746.

<sup>294</sup> AMNM, caja 871, doc. 145, *Juan Bautista Silly al marqués de Cerdañola*, Barcelona, 2 de septiembre de 1747.

<sup>295</sup> Sobre las atarazanas y su historia entre los XVIII y XX, resulta obligatoria la referencia a la obra de Francisco SEGOVIA BARRIENTOS, *Las Reials Drassanes de Barcelona entre 1700 y 1936. Astillero, cuartel, parque y maestranza de artillería, Real Fundición de bronce y fuerte* (Barcelona: Museu Marítim de Barcelona y Angle, 2008).

<sup>296</sup> AMNM, ms. 1.205, doc. 8, *Reglamento de Galeras. Cédula del marqués de la Ensenada*.





# EL REY.

**P**OR Quanto he resuelto que se establezca ; y continúe en el Puerto de Cartagena , para desde primero de Enero del año proximo de mil setecientos quarenta y seis en adelante , la construccion de mis Reales Galeras , y que el Ministro , y Contaduría , que en aquel Puerto corren con la cuenta , y razon de lo que pertenece à su habilitacion , entretenimiento , policia , y economia , tengan la inspeccion , y intervencion de las que se fabricaren : Por tanto , he venido en suprimir el Astillero que hasta aora ha permanecido en las Atarazanas de Barcelona , y que de los empleados en esta Fabrica queden solamente en exercicio de sus Plazas los que se expressaràn , con la circunstancia , de que han de passar à servir las à Cartagena con el sueldo que se les señala , à reserva del Conde de la Revilla , que ha de gozarlo durante su vida en Barcelona , y à los que por esta regla quedaren separados , se les atenderà , y destinarà en las Plazas vacantes que les corresponda , segun sus classes , merito , y circunstancias ; y ordeno , que en la dotacion , aplicacion , y distribucion de los caudales que se destinan para servicio , y conservacion de la Esquadra de Galeras , sueldos , y demàs que por menor comprehende el Presupuesto , que con esta misma fecha he mandado hacer , firmado de Don Cenon de Somodevilla , Marquès de la Ensenada , y acompaña à esta Cedula , se observe precisamente lo que aqui se prevendrà , dexando en su fuerza , y vigor el Reglamento general de doce de Junio del año proximo pasado de mil setecientos veinte y ocho , Despachos , y Ordenes no derogadas , y expedidas en puntos pertenecientes al

A

Cuers

Reglamento de Galeras. Cédula del marqués de la Ensenada en la que queda establecido el traslado del arsenal de construcción de Galeras de Barcelona a Cartagena. (Ministerio de Defensa. Archivo Museo Naval, ms. 1.205, doc. 8).

# Las gentes de las atarazanas

DOI: <https://doi.org/10.51829/978-84-121242-3-1>

Las Reales Atarazanas de Barcelona, como ya hemos visto, en origen habían sido concebidas como una infraestructura exclusivamente al servicio del monarca, pero que, debido a las necesidades de la Corona siglos atrás, pasaron a albergar también al Consejo de Ciento y a la Diputación del General. Durante el período que estudiamos, a pesar de que seguían contando con talleres de su propiedad –las llamadas *botiques*–, el peso de ambas instituciones en la fábrica era puramente anecdótico comparado con el importante papel que tuvieron en los siglos XIV y XV.<sup>1</sup> Es por ello que podemos decir que hay una especie de retorno al punto inicial, donde el rey parece tener el dominio en solitario de la institución, pero con la ventaja añadida de que, a pesar de la preminencia real, ambas instituciones contribuyeron económicamente tanto en la reforma del edificio como en la construcción de su baluarte y elementos defensivos.

La Monarquía era consciente del importantísimo papel que jugaban no solamente estas infraestructuras, sino todos los lugares donde existían los recursos humanos, materiales, económicos e intelectuales, así como la tradición para la construcción, el mantenimiento y apreste de las flotas, pues teniendo el rey sus posesiones dispersas y separadas por mares y océanos, y estando a su vez rodeado de potencias rivales y enemigas, las atarazanas y arsenales resultaban imprescindibles para la supervivencia de la Monarquía. Es por ello que el rey, ya en tiempos de Fernando el Católico, fue imponiendo cada vez más su voluntad en este ámbito. Mientras que en la zona atlántica fue la iniciativa privada –con el beneplácito de la Corona– quien se encargó de la construcción naval, debido a que en esa zona, durante gran parte del siglo XVI, dicho esfuerzo se destinó al comercio y a la pesca que no a las acciones bélicas; en el Mediterráneo fue la Corona quién financió, construyó y mantuvo una serie de flotas permanentes destinadas mayor, aunque no exclusivamente, a las operaciones militares.

La Corona fue quien se encargó de dirigir, administrar y financiar esta empresa marítima, y los territorios y los vasallos del rey lo agradecían, pues el peligro en las costas era constante y el miedo que tenía la población y las autoridades locales a ser

<sup>1</sup> Albert ESTRADA-RIUS, *La Generalitat de Catalunya a la Drassana Reial de Barcelona en temps d'Alfons el Magnànim* (Barcelona: Museu Marítim de Barcelona y Angle Editorial, 2008).

víctima, ya no de un ataque otomano, sino de una pequeña *razzia* corsaria o pirata, no solamente era real, sino constante. Sirvan los siguientes pocos ejemplos para ilustrar la situación. Así el 13 de junio de 1527:

En la matinada arribaren disset fustes de moros (...) davant Badalona, a on mataren quatre homes i s'emportaren passades vint-i-cinc ànimes. I el senyor virrei amb molta gent (...) anaren fins a Besòs, emperò los moros ja eren tornats i embarcats en les galeres i fustes i, essent dins aquelles, tiraren molts tirs d'artilleria (...) i passaren totes disset davant Barcelona sense contradicció alguna.<sup>2</sup>

O en 1553:

Habemos visto estos días quemar los turcos a las villas de Palamós y Pineda y Malgrat y otras. Y están hoy en día muchas ánimas en poder de los enemigos de nuestra fe.<sup>3</sup>

O el 25 de junio de 1564:

Aquest dia a la matinada vingueren setze galiotes de moros i desembarcaren al cap de Besòs i corregueren fins a Sant Adrià i algunes cases de Badalona i cremaren part de la d'en Alzina de Badalona i part de la casa de mossèn Setantí (...) i s'emportaren tres-cents cinquanta-cinc moltons dels corrals dels carnisers de la ciutat i no capturaren sinó una dona i dos minyons i mataren alguns mossos, i après es partiren del cap de Besòs i passaren al cap de Llobregat i estigueren allí fins a la vesprada.<sup>4</sup>

O el 27 de junio de 1595, cuando los municipios de Reus, Vilaseca, Masricart y La Canonja pedían ayuda a los diputados del General:

Fa molts anys que [estas universidades] pateixen grans vexacions i danys dels moros, turcs i corsaris (...), així en la mar com en la terra, i ens roben i captiven d'ordinari i fan altres danys enormes (...) i així està avui la major part d'aquella terra erma o mal cultivada.<sup>5</sup>

La guerra en el Mediterráneo fue una empresa conjunta de los diferentes territorios del rey y sus aliados, y que no solo intentaba dar respuesta al problema expuesto, sino que, en gran medida, los territorios y las gentes involucradas se vieron beneficiados por el dinamismo económico que toda ella generó. De entre todas esas gentes, quienes a nosotros más nos interesan fueron los que trabajaron en las Atarazanas Reales de Barcelona implicados en la construcción de las galeras que, como nunca antes, llenaron el otrora conocido como Mare Nostrum.

<sup>2</sup> DGC, vol. 1: 384.

<sup>3</sup> AGS, GyM, leg. 51, f. 194, *El marqués de Aguilar al príncipe Felipe* [Barcelona, 1553].

<sup>4</sup> DACB, vol. 5: 32.

<sup>5</sup> DGC, vol. 3: 289.





**Cómo los prisioneros cristianos se venden como esclavos en el mercado de Argel.**  
Gravado del neerlandés Jan Luyken, 1684. ([Rijksmuseum Ámsterdam](#)).

## La supervisión de las Atarazanas Reales de Barcelona: el superintendente

El rey asignó el gobierno de las diferentes atarazanas y arsenales al Consejo de Guerra.<sup>6</sup> En el caso de Cataluña –así como en Nápoles y Sicilia–, el virrey hacía de supervisor de las atarazanas reales y quedaba a cargo del dinero destinado para la fábrica. Es por ello que el virrey podía ordenar prestaciones personales y, en caso necesario, la requisa de los materiales necesitados para la construcción de las galeras, lo cual generaba siempre malestar entre la población y el choque con las autoridades: «que más estruendo han hecho esta fábrica de estas galeras por todas estas tierras y fronteras de lo que V. M. puede pensar».<sup>7</sup> Otro ejemplo de esto, lo encontramos cuando García de Toledo prohibió –por la necesidad que había de hierro para las galeras–, que los herreros del reino de Nápoles sacasen el hierro que habían comprado en Cataluña, destinado, a su vez, a la construcción naval en la que Nápoles también estaba inmer-

<sup>6</sup> Se desconoce la fecha exacta de su creación, pero en la documentación aparecen consejeros de Guerra desde 1516, año en que fallece Fernando el Católico y en el que Carlos de Habsburgo –junto a su madre la reina Juana, encerrada en Tordesillas–, toma el control de su herencia materna. Para saber más: Santiago FERNÁNDEZ CONTI, *Los Consejos de Estado y Guerra de la monarquía hispana en tiempos de Felipe II (1548-1598)* (Valladolid: Junta de Castilla y León, 1998).

<sup>7</sup> AGS, EST K, leg. 1.691, f. 72, *El Arzobispo de Zaragoza a S. M.*, Barcelona, 22 de abril de 1537.

sa, provocando las protestas de su virrey, lo que ocasionó la intervención del rey, quien accedió a la petición napolitana.<sup>8</sup>

Por otro lado, quien tenía autoridad –al menos en España e Italia–, sobre todos los virreyes, gobernadores «y cualquier otros oficiales y súbditos nuestros mayores o menores», tanto por escrito como de palabra, como si fuera el rey mismo quien lo mandará, era el capitán general de la Mar.<sup>9</sup> Este tenía, además, función inspectora sobre todas las atarazanas habidas y por haber, cuyas funciones quedan claramente precisadas en las instrucciones dadas a Juan de Austria para el desempeño de dicho cargo.<sup>10</sup>

Dentro de las atarazanas de Barcelona, aunque la jerarquía la encontramos bien definida, resultan confusas las diferentes denominaciones que para el mismo cargo existieron, especialmente durante la primera mitad del XVI. Así pues, en la cúspide de los oficiales reales se encontraba el otrora llamado «conservador de las atarazanas» y, que en adelante, se le conocería por el título de «superintendente de las atarazanas». Al superintendente a veces se le hacía referencia como «comisario general y proveedor de la fábrica de galeras», y en otras ocasiones resultaba ser dos cargos distintos, aunque la preeminencia está en el superintendente, con jurisdicción en todas las atarazanas del principado y todas las cosas anejas a ellas. En cuanto a los oficiales de la atarazana, destacan: el comisario general, encargado de la logística y el estado de la fábrica y sus alrededores; el veedor y el contador, quienes llevaban la cuenta y razón tanto general como particular de todo lo que se despachaba. En muchas ocasiones, no eran cargos específicos para la fábrica de galeras, sino que su jurisdicción abarcaba todo el principado y los condados, y podían ser capitalizados por un mismo individuo. También estaba el mayordomo de las atarazanas, en catalán llamado *drassaner*, que tenía el control de todos los materiales, bastimentos, municiones y pertrechos de la fábrica, el cual estaba ayudado por un sobrestante mayor. Había varios escribanos, que formaban parte de la administración de la institución. También estaba el portalero, que custodiaba las llaves de las atarazanas y que, entre otras co-

<sup>8</sup> «El virrey de Nápoles nos ha escrito (...), que los arrendadores de la herrería de aquel reino han comprado en ese principado o condados una cantidad de hierro, el cual no les dejáis sacar y que se padece allí tanta necesidad de ello (...). Os decimos, encargamos y mandamos, que dejéis sacar a los dichos arrendadores el dicho hierro.» ACA, C, reg. n.º 3.901, f. 222, *El Rey a García de Toledo*, Toledo, 25 de marzo de 1561.

<sup>9</sup> AGS, GAL, leg. 1, ff. 33r-35r, *Copia del título que tuvo don García de Toledo de capitán general de la Mar*, Barcelona, 10 de febrero de 1654.

<sup>10</sup> «[Debéis tener] gran cuenta y cuidado de visitar las nuestras atarazanas que de presente tenemos en Nápoles, Sicilia, Barcelona y las que en adelante pareciere de nuevo, para ver el orden que allí se tiene en la fábrica de las galeras y navíos que allí se labran, y la que se tiene en los buques que están hechos, para que esté con la guarda y buen recaudo que conviene; y visitaréis así mismo las partes y lugares donde está el artillería y municiones, armas, jarcias y las otras cosas que en las dichas atarazanas hay y ha de haber en ellas para el armamento y servicio de las dichas galeras; y haréis que los oficiales a cuyo cargo es, os den particular relación de todo lo que hay para que proveáis y ordenéis lo que en continuación de aquello se ha de hacer para cumplimiento y ejecución de lo que tenemos ordenado cerca del número de galeras que se han de labrar, y las municiones y jarcias que ha de haber respecto en las dichas atarazanas conforme a lo que de nuevo tenemos ordenado»: CODOIN, vol. 3: 311-337, *Copia de las Instrucciones que dio Felipe II a don Juan de Austria cuando le nombró Capitán General de la Mar*, Madrid, 15 de enero de 1568.



sas, «da cuenta de lo que entra y sale de noche y no haya robos».<sup>11</sup> Además de otros muchos entretenidos, criados y otros oficiales reales o mandos militares habidos en el principado o que el rey pudiese enviar. Asimismo, también participaban indirectamente en su gobierno las autoridades locales, como corregidores, diputados, bailes –*batlles*–, *veguers*, etc. La regulación de las funciones de todos estos oficiales, no estaba contemplada en las leyes catalanas y, por tanto, los encontronazos y los incidentes, tocantes a jurisdicción, legalidad o jerarquía, fueron constantes y numerosos.<sup>12</sup>

Como ya hemos mencionado, por encima de estos oficiales se encontraba el virrey de Cataluña, aunque no era por ostentar ese título, sino más bien por las competencias que tenía como capitán general del principado. Durante el reinado de Carlos V, los virreyes que más se involucraron en la construcción naval fueron el obispo de Sigüenza y más tarde arzobispo de Zaragoza, Fadrique de Portugal (1525-1539), y su sucesor el marqués de Lombay, el más tarde conocido como San Francisco de Borja (1539-1543), pues fue durante sus virreinos cuando se gestaron las dos grandes empresas que, dirigidas por el propio emperador e imbuidas con aire de cruzada, se lanzaron contra el norte de África, la de Túnez en 1535 y la de Argel en 1541.

Los sucesivos virreyes de Cataluña tuvieron que asumir como una de sus tareas principales la gestión de la fábrica de las galeras. En esta tarea solía ayudar al virrey el gobernador de Cataluña, cargo que durante todo el siglo XVI estuvo en manos de una rama menor de la familia Cardona. El que jugó un papel más importante relacionado con las galeras, fue el segundo de los Cardona en ocupar el cargo de gobernador, Pedro de Cardona y Requesens, quien desde aproximadamente 1545 hasta su fallecimiento en 1593 jugaría un papel muy importante tanto en la fábrica de galeras –pues ocupó el cargo de superintendente en varias ocasiones– como en la vida política del principado.<sup>13</sup> A su vez, los capitanes de las escuadras de galeras tenían también autoridad dentro de los quehaceres de la fábrica, aunque este hecho era más debido a su experiencia en asuntos de la mar y porque, en última instancia, eran ellos quienes iban a emplearlas, que no al cargo que ostentaban.

Esta multitud de cargos, oficiales y ministros no solo del rey, sino también de la ciudad y del principado, con funciones superpuestas o con los límites poco definidos, hacía que surgiesen conflictos bastante a menudo. Especialmente problemáticos eran los que implicaban a los oficiales del rey contra los del territorio. Así escribía el prior Hernando de Toledo (1571-1580) en 1574, a raíz del conflicto que se originó cuando el

<sup>11</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 240, *Pedro de Isunza a S. M.*, Barcelona, 7 de mayo de 1589.

<sup>12</sup> Àngel CASALS, «Frontera, guerra, jurisdicció i plet: la Capitania General durant la primera meitat del segle XVI», en *Manuscrits. Revista d'Història Moderna*, 24 (2006): 156.

<sup>13</sup> Pedro de Cardona y Enríquez, barón de Azuébar, era uno de los hijos del primer duque de Cardona Joan Ramon Folc de Cardona (1446-1513) y obtuvo el cargo de gobernador de Cataluña en 1509 –hasta el momento vinculado a la familia Requesens–, por su matrimonio con Joana de Requesens. A su muerte en 1546, lo hereda su hijo Pedro de Cardona y Requesens y, después, el hijo de este, llamado Enrique de Cardona y Erill. Pedro de Cardona y Requesens era, a su vez, primo –por vía paterna y materna–, de Juan de Cardona y Requesens, barón de Sant Boi, nombrado en 1565 capitán de galeras de Sicilia, tras el fallecimiento ese mismo año de Fadrique de Carvajal, más tarde miembro del Consejo de Guerra y virrey de Navarra (1595-1610).

comendador Gil de Andrade, capitán de galeras del rey, vino a Palamós para abastecerse de provisiones y dinero, estando vigente la prohibición de sacar –sin licencia del rey– dinero de esos reinos:

Se ha alterado esta tierra pareciéndoles les toman su dinero sin conocimiento de causa, lo cual y sacarlos de Cataluña es contra fuero y constituciones del reino. Visto esto y que ninguna otra cosa los aquietará que saber que el dinero está en Génova a mi requisición (...), hecho lo cual los oiré yo de justicia. No obstante que pretendo que V. M. la tiene y se condenará o librárá el dinero conforme a ella.<sup>14</sup>

Episodios de este tipo se tornarán muy comunes, no solo por temas relacionados con las atarazanas o las galeras, sino a medida que se intensifique la política real en Cataluña.<sup>15</sup>

Mientras que el virrey, como encarnación del monarca, era quien gobernaba tanto en el territorio como en el astillero, quien dirigía y supervisaba el día a día de la fábrica y sus gentes era el superintendente. Es por ello que resulta muy informativo conocer los asuntos de la fábrica a través de sus testimonios y vivencias. Exceptuando al aparato contable y administrativo, los superintendentes son los que más documentación han generado, pues se comunicaban constantemente con la corte y con los capitanes de galeras, informando acerca de lo que sucedía, las problemáticas existentes y las necesidades que había.

Para el siglo XVI, del primero que tenemos noticias que sirvió de superintendente de las atarazanas fue Bartolomé Ferrer, que asumió la responsabilidad desde su cargo de regente de la tesorería de Cataluña en tiempos de Fernando el Católico.<sup>16</sup> No tenemos evidencia alguna de que llegara a ocupar el cargo de conservador o superintendente como tal, y es solo a partir del reinado de Felipe II que se nombra a alguien específicamente para ello. Hasta que la construcción de galeras no pasó a ser una actividad permanente, cada vez que el monarca mandaba construir galeras, un oficial real de confianza y conocedor del territorio asumía la responsabilidad de dirigir y controlar la empresa hasta que esta finalizase. El tesorero Bartolomé Ferrer fue quién se ocupó de las nueve galeras que el Rey Católico mandó hacer en 1502.<sup>17</sup>

Durante esta inicial época de transición, consecuencia del cambio dinástico, la nueva morfología imperial de la Monarquía y lo poco arraigada que estaba por aquel entonces la figura del virrey,<sup>18</sup> fue la persona del regente de la tesorería quien no sola-

<sup>14</sup> AGS, GyM, leg. 78, f. 28, *El prior Hernando a S. M.*, Barcelona, 21 de julio de 1574.

<sup>15</sup> Los *Dietaris de la Generalitat* recogen numerosos de estos *rompiments de constitucions i lleis de la terra*.

<sup>16</sup> Sobre la evolución del cargo de regente de la tesorería a lo largo del siglo XVI, véase: Bernardo HERNÁNDEZ, «Política fiscal de Felipe II sobre Cataluña a fines del siglo XVI», en *Felipe II (1527-1598): Europa y la Monarquía Católica*, J. Martínez Millán (dir.) (Madrid, Parteluz, 1998): 379-400.

<sup>17</sup> ACA, RP, MR, vol. 2: 337, *Cuenta de los jornales pagados por Bartolomé Ferrer, regente de la Tesorería real, a los que trabajaron en la construcción y en varar las nueve galeras reales hechas en la atarazana de Barcelona*, Barcelona, 1502-1503.

<sup>18</sup> Àngel CASALS, «Dels Trastàmars als Habsburgs: els consellers de Barcelona davant el canvi dinàstic (1516-1519)», en *1490, en el umbral de la modernidad: el Mediterráneo europeo y las ciudades en tránsito*

mente hizo las veces de superintendente, sino quien también se encargó de manejar el dinero destinado a la fábrica de galeras. Eventualmente, será el virrey quien tendrá control de las finanzas y el dinero destinado a la construcción naval. En 1528 el emperador manda que se hagan cincuenta galeras en Barcelona, dando para ello orden a todos los territorios de la Corona de Aragón para que participasen y colaborasen en la tarea,<sup>19</sup> quedando la gestión de estos recursos en manos de Ferrer. A su fallecimiento en 1530, la emperatriz Isabel, ejerciendo de lugarteniente general y gobernadora de España, escribía:

Amado nuestro, vimos lo que nos escribisteis, y de la muerte de Bartolomé Ferrer vuestro tío me ha desplacido mucho, porque lo teníamos por buen servidor nuestro, como lo era (...), he holgado que hayáis vos sucedido en su lugar, porque sé que habéis cuidado de las cosas de nuestro servicio, como él lo tenía cuanto toca de las nuestras galeras (...) trabajéis para que con toda la más presteza que ser pueda se acaben.<sup>20</sup>

La carta iba dirigida a Joan Ferrer Despuig, quien le sucedió en el cargo de tesorero y asumió sin título específico el mismo trabajo que hacía su tío en las atarazanas. Joan no era ajeno al mar, pues de hecho, había capitaneado una de las primeras veinte galeras –llamada *Nuestra Señora de la Piedad*– que de las cincuenta encargadas se habían hecho y que llevaron al emperador a Italia en el verano de 1529. El emperador nos confirma la responsabilidad de Ferrer cuando, en 1533, le manda una carta donde le pide que asista al capitán Bazán cuando vaya a proveerse a Barcelona, dice: «Joan Ferrer Despuig, regente de tesorería de este principado de Cataluña, yo os mando que, de la palazón, armas, jarcias y otras que están en las atarazanas a vuestro cargo, deis y entreguéis a Álvaro de Bazán [el Viejo], capitán general de las galeras de España».<sup>21</sup> Despuig siguió ejerciendo como regente de la tesorería hasta su fallecimiento en 1558,<sup>22</sup> pero no fue así con sus funciones en las atarazanas. En 1534, buscando reducir la dependencia de las galeras de Andrea Doria, la Corona decidió emprender la construcción de un gran número de galeras en Barcelona. Siendo designado para ese cometido el veneciano Juan Rena, obispo de Alguer.<sup>23</sup>

*de los siglos XV-XVI*, J. Pradells Nadal y J. R. Hinojosa Montalvo (coords.) (Valencia: Generalitat Valenciana, 1994), vol. 2: 145-156.

<sup>19</sup> La madera vino mayormente de la zona pirenaica del reino de Aragón y de la zona del Montseny en Cataluña. Del principado también se sacaron la mayoría de los materiales, arribando también de Génova, mientras que a la maestranza catalana se le sumó la venida de Valencia, Génova y Guipúzcoa. Antonio DE CAPMANY, «Apéndices de noticias varias», en sus *Ordenanzas de las armadas navales de la Corona de Aragón* (Madrid: Imprenta Real, 1787): 32-36.

<sup>20</sup> CAPMANY, «Apéndices de noticias varias»: 40-41.

<sup>21</sup> CAPMANY, «Apéndices de noticias varias»: 43.

<sup>22</sup> En el cargo de tesorero le sucedería en 1558 su hijo Francesc Ferrer i Despuig. Mariela FARGAS PEÑARROCHA, «Parentesco y poder en la formación del estado moderno. Cataluña, siglo XVI», en *Familia, parentesco y linaje*, J. Casey y J. Hernández Franco (eds.) (Murcia: Universidad de Murcia, 1997): 187-194.

<sup>23</sup> José M. ESCRIBANO-PÁEZ, «Juan Rena and the Construction of the Hispanic Monarchy (1500-1540)» (tesis doctoral dirigida por J. Flores, European University Institute, 2016): 262 y ss. Esta interesantísima tesis doctoral analiza la construcción y la configuración de la política imperial de Carlos V en el Medi-

Juan Rena había entrado al servicio de los Reyes Católicos a comienzos del siglo XVI, siendo empleado como diplomático y proveedor de las armadas en la frontera Mediterránea de Andalucía con el Magreb, para luego ser enviado a Navarra durante la conquista, hasta que fue requerido por el emperador para que se encargara de la organización naval.<sup>24</sup> Aprovechó sobremanera sus redes de contactos y sus conocimientos, labrándose con ello una gran reputación hasta ganarse la confianza del emperador, quien progresivamente le fue otorgando más competencias hasta destinarlo a Barcelona. Allí se encargaría de dirigir la construcción de las galeras y de organizar el resto de la flota destinada para Túnez contra Barabarroja. Rena era un firme partidario de limitar tanto la dependencia como la influencia de Andrea Doria, mediante la creación de una gran armada de galeras propiedad del emperador. No es de extrañar que trabajando arduamente en dicha tarea se consolidara su enemistad con el almirante genovés.<sup>25</sup> La expedición a Túnez fue un éxito, pero la nueva guerra contra Francia hizo que el emperador, en 1536, destinara a Rena organizar la provisión del ejército que invadió Provenza, falleciendo tan solo tres años más tarde.<sup>26</sup>

A Rena lo substituyó en el cargo el barcelonés Francesc Antoni Setantí i Llorà, miembro de una importante familia de mercaderes de la ciudad. Sin embargo, ejerció el oficio nuevamente y como los anteriores, sin cargo o título específico. Setantí se encargó de la construcción de galeras en las atarazanas de Barcelona durante la guerra con Francia (1551-1559). Así, del astillero catalán salieron buques para nutrir la escuadra de España, incluidas las cuatro de la orden de Santiago, al mando del comendador Luis de Requesens. En 1555 Setantí pedía dinero para las galeras que se hacían en Barcelona: «si por miseria se dejan perder es muy mal gobierno y cargo grande mío, pues se me ha encomendado». Sin embargo, a tenor de lo escrito en una carta, Setantí necesitaba afirmar su autoridad en las atarazanas y, por eso, solicitaba que se le otorgase el título apropiado: «convendría que esto fuese de título, por la autoridad del negocio y servicio de nuestro rey (...) porque en fin yo [solo] soy conocido sino por Setantí».<sup>27</sup> En 1555, en un extenso memorial que envió a la corte, mostraba su desacuerdo con los planes de trasladar la producción de galeras a Tortosa. Proponía, por el contrario, reformar las atarazanas de Barcelona y capitalizar toda la industria allí, en lugar de dilapidar la real hacienda en tener dos edificios que mantener con toda la

terráneo siguiendo la carrera de Juan Rena, importante servidor del emperador a quien, hasta ahora, nadie había dedicado la atención que merecía. Una versión reducida y adaptada de esta tesis ha sido recientemente publicada: José M. ESCRIBANO-PÁEZ, *Juan Rena and the Frontiers of Spanish Empire, 1500-1540* (Nueva York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2020).

<sup>24</sup> En 1525, un espía al servicio de Francia informaba: «El emperador ha enviado a mandar a un veneciano que está en Pamplona que se dice micer Juan Rena que es hombre de quien más cuenta se hace y se da fe para dar orden al avituallamiento de una armada de mar o de tierra»: ESCRIBANO-PÁEZ, «Juan Rena and the Construction»: 195.

<sup>25</sup> ESCRIBANO-PÁEZ, «Juan Rena and the Construction»: 271-272.

<sup>26</sup> ESCRIBANO-PÁEZ, «Juan Rena and the Construction»: 205.

<sup>27</sup> Cristian CORTÈS, «Disset lletres de Francesc Antoní Setantí, comissari general de guerra i castells (any 1555)», en *Boletín de la Real Academia de las Buenas Letras de Barcelona*, 34 (1971-1972): 247-248.

duplicidad de oficios y salarios.<sup>28</sup> Finalmente, prevaleció la opinión de Setantí, llevándose a cabo la construcción de las nuevas naves cubiertas al poco tiempo, y viéndose el provecho de ello durante el virreinato de García de Toledo, que es cuando la actividad constructiva se maximizará en Barcelona. Setantí se mantuvo en el cargo hasta 1561 o 1562, a pesar de que no sabemos si en algún momento obtuvo un nombramiento oficial de superintendente.

A inicios de la década de 1560, se hizo cargo de las atarazanas el gobernador de Cataluña, don Pedro de Cardona, que permaneció en él hasta 1565. Posiblemente, el descontento del virrey don García de Toledo con la gestión del gobernador Cardona influyó en su cese y en el nombramiento de Andrés de Biure como nuevo superintendente. Biure era un noble ampurdanés, señor de San Jorge,<sup>29</sup> muy activo en la política del principado durante las dos décadas precedentes a su nombramiento. Además de comandar una compañía de soldados en Rosas, era lugarteniente de capitán general del Ampurdán y de la artillería del principado. La Corona confiaba en él, ya que tuvo un destacado papel en la fortificación de la frontera con Francia y, a petición suya, la Corona accedió a construir defensas en las islas Medas.<sup>30</sup> Acerca de su persona, escribía el pagador Muñoz de Salazar que era «persona que ha servido y sirve muy bien y con gran cuidado de lo que toca la hacienda»,<sup>31</sup> por lo tanto, pese a que esta afirmación era de unos años antes, era adecuado para ocuparse del astillero. Además, mantuvo una estrecha amistad con el ingeniero italiano Giovan Battista Calvi, responsable, entre otras muchas obras, de la construcción del baluarte de las atarazanas.<sup>32</sup> Andrés de Biure dirigió las atarazanas entre 1565 y 1572.

En 1572 volvería otra vez a ocuparse de las cuestiones de la fábrica el gobernador don Pedro de Cardona, pero, al año siguiente, lo haría el contador aragonés Jerónimo de Heredia.<sup>33</sup> Puede que hasta la llegada de Isunza en 1583 la fábrica estuviese desatendida o que se encargase la tarea de manera temporal, como fue el caso del contador Heredia, que se ocupó de ello únicamente en 1573. Esta etapa poco clara coincide con el recular de la actividad en el atarazanal, así como con la segunda quiebra económica de Felipe II. La ausencia de una autoridad nombrada por el rey con capacidad suficiente para dirigir el astillero había generado cierto vacío de poder y disputas entre los maestros mayores de galeras. Como ya advirtió Juan de Cardona en el informe que elaboró sobre la situación de las atarazanas después de la es-

<sup>28</sup> AGS, GyM 59, f. 79, *Copia del memorial que dio Setantí al marqués de Tarifa con su parecer sobre hacerse galeras en Barcelona y no en Tortosa y otras cosas* [Barcelona], 6 de julio de 1555.

<sup>29</sup> El título procede de la compra de la baronía de Sant Jordi Desvalls que un antepasado suyo del mismo nombre hizo a la Orden de San Juan en 1346.

<sup>30</sup> Jaume BASSA, «El senyor de Sant Jordi i la fortificació de les illes Medes», *Llibre de la Festa Major de Torroella de Montgrí* (Torroella de Montgrí: Associació del Llibre de la Festa Major, 2009): 37-56.

<sup>31</sup> AGS, GyM, leg. 52, f. 149, *Juan Muñoz de Salazar al príncipe*, Perpiñán, 17 de octubre de 1554.

<sup>32</sup> En su testamento de 1556, Giovan Battista Calvi nombró a Biure como uno de sus albaceas. Damià MARTÍNEZ LATORRE, «El testament de l'enginyer militar Giovan Battista Calvi (1556)», en *Locus amoenus*, 5 (2000-2001): 195-203.

<sup>33</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 239, *Pedro de Urquina a Felipe II*, Barcelona, 18 de julio de 1589.



tancia del rey en la ciudad: «el remedio para adelante es a mi parecer (...), que haya una persona plática y de experiencia que tenga cuenta y cargo del atarazanal de Barcelona».<sup>34</sup> Por otro lado, a esta situación ayudó la enfermedad del virrey Manrique de Lara, que se vio obligado a delegar su responsabilidad de supervisar las atarazanas en otra persona:

Una de las cosas que más pena me da de hallarme enfermo es haber veinte días que no he podido levantarme de la cama para ir a ver lo que se hace en las atarazanas, porque según lo que V. M. me escribe y lo que yo veo de la necesidad que hay de galeras en la escuadra de España no querría apartar los ojos de la fábrica, pero pues Dios es servido de que más no se puede he procurado suplirlo lo mejor que he podido rogando a un comendador de San Juan que se llama fray Ramón Fortún que es muy plático y suficiente hombre que asista en las atarazanas y haga trabajar a la gente.<sup>35</sup>

Fray Fortún será uno de los candidatos que el virrey oficialmente proponga al rey y al Consejo para el cargo de comisario de la fábrica: «persona de gran conciencia y verdad y que tiene particular inteligencia en lo de [la] fábrica de galeras, por haberse pagado por su mano en muchos años todas las de las de su Religión en Malta y fortificación (...) y ha servido (...) a V. M. muy bien». Sin embargo, el virrey Manrique advertía que, en su opinión, el mejor candidato era el capitán Antonio de Alzate, que ese mismo año de 1587 había llegado a Barcelona, procedente de Nápoles, para auditar por orden del rey la fábrica de Barcelona. Pero el Consejo consideraba que estaba «tan viejo y enfermo que (...) podría durar muy poco por ser el oficio de mucho trabajo y el de las atarazanas que ahora tiene [auditarlas] no tanto».<sup>36</sup>

El capitán Alzate era nacido en Nápoles, aunque pertenecía a un linaje navarro procedente de Fuenterrabía. Contaba con una gran experiencia en lo tocante a las galeras y con un excelente historial al servicio del rey.<sup>37</sup> Por su ímpoluto expediente y por sus conocimientos relacionados con la construcción y armamento de las galeras y de

<sup>34</sup> AGS, GyM, leg. 179, f. 309, *Don Juan de Cardona a Felipe II*, Barcelona, 23 de diciembre de 1585.

<sup>35</sup> AGS, GyM, leg. 189, f. 97, *Manrique de Lara a Felipe II*, Barcelona, 13 de diciembre de 1586.

<sup>36</sup> Entre ellos figuraba Juan Setantí, hijo de Francesc Setantí: «que ha servido en muchas ocasiones y últimamente en el gobierno de la isla de Ibiza», en: AGS, GyM, leg. 209, f. 522, *Don Manrique de Lara advierte*, Madrid, 30 de septiembre de 1587; Joan Antoni Setantí i Desbosc fallecería en 1588, durante el fracaso de la gran armada que Felipe II preparó para invadir Inglaterra en 1588. Era el capitán de la galeaza capitana San Lorenzo que, a su vez, estaba comandada por Hugo de Moncada, capitán de las cuatro galeazas napolitanas que formaron parte de la armada. Carlos COLOMA, «Las guerras de los Estados-Bajos, desde el año 1588 hasta el de 1599», en *Historiadores de sucesos particulares* (Madrid: Rivadeneira, 1863), vol. II: 8.

<sup>37</sup> Antonio de Alzate empezó a servir en 1554 tanto en tierra como en mar, y tanto en las galeras de Nápoles como en las de España. Sirvió en *La Real* de don Juan de Austria, que él previamente había transportado a Sevilla para su decoración. Participó en Lepanto al mando de la galera *Soberana* en la cuarta escuadra bajo el mando de Álvaro de Bazán. Por sus servicios y recomendación de don Juan, en 1578 se le otorgó un entretenimiento de cuarenta ducados al mes –además de sus raciones–, contando también con recomendaciones de los generales Juan de Cardona y Alonso de Leyva. Asimismo, participó en la jornada de Portugal, donde el día en que se entró en Lisboa se le encargó capitanear la guardia de cien arcabuceros que protegía la casa real y alhóndiga, a su vez, se ocupó de la descarga de los cargamentos

las atarazanas de Nápoles, Génova y Lisboa, así como por estar capacitado para realizar tareas contables y administrativas, el rey le encomendó auditar la deficiente fábrica de Barcelona. Alzate interrogó a los trabajadores de las atarazanas sobre varios aspectos, lo que le permitió redactar y enviar a la corte dos extensos y minuciosos memoriales en los que denunciaba la situación del astillero y las malas praxis que se hacían en él, a la vez que proponía las posibles soluciones, basándose en lo que había visto en otros arsenales. En el primero de ellos, de septiembre de 1587, comenzaba admitiendo: «bien conozco que tenía necesidad de más larga experiencia de la que yo tengo de las cosas de Cataluña para tratar lo que aquí diré de la fábrica de galeras». Pero este desconocimiento no le impidió detectar múltiples carencias, como en la provisión y conducción de los materiales, el fraude que se producía por el habitual absentismo laboral de la maestranza y los altos costes de sus salarios o la ausencia de una única contabilidad que facilitara la transparencia de los gastos e ingresos de las atarazanas. En este sentido, afirmaba Alzate que la mala gestión de los recursos es de «costa tan grande, que después de la maestranza, no hay ninguna otra mayor».<sup>38</sup> Finalmente, otro de los asuntos que denunció fue las malas artes que acostumbraban a usar los soldados y guardas de las atarazanas, como los robos, el juego o la vida licenciosa que llevaban, dejando entrar y salir a mujeres y extraños continuamente.

Gracias a los memoriales y a su actitud, Antonio de Alzate pronto se hizo con el respeto de los oficiales de las atarazanas. Así, en febrero de 1588, el propio virrey Manrique de Lara escribía a Felipe II: «aquí está Antonio de Alzate que es hombre muy suficiente y se ha hecho ya plático en la tierra y entiendo que sería muy a propósito para este oficio [el de comisario], lo cual ganaría mucho el servicio de V. M.».<sup>39</sup> Por otro lado, el contador Pedro de Urquina también expresaba su favorable valoración de Alzate cuando pedía que se le proveyesen los cargos de comisario y superintendente de las atarazanas porque es «hombre hábil y suficiente y propio para ello por la mucha plática y experiencia que muestra tener del ministerio de fábricas de galeras y otras cosas como se ha conocido de él en el poco tiempo que asiste en el atarazanal».<sup>40</sup> Basándose en los informes elaborados por Alzate, y siendo especialmente evaluados por Juan de Cardona,<sup>41</sup> el Consejo de Guerra recomendó al rey que «se llamase a esta corte al capitán Antonio de Alzate (...) para que diese razón del estado en que estaba aquello y el medio que se podía tener para componerlo en la forma que conviniese». Además, añadía:

de especias que venían de la India oriental. Más tarde, de regreso a Nápoles en 1585 y fue nombrado por el duque de Osuna para tasar las veintiséis galeras del rey que se asignaron por asiento.

<sup>38</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 228, *Memorial del Capitán Antonio de Alzate* [Madrid, junio de 1589].

<sup>39</sup> AGS, GyM, leg. 220, f. 212, *Manrique de Lara a S. M.*, Barcelona, 12 de febrero de 1588.

<sup>40</sup> AGS, GyM, leg. 220, f. 210, *Pedro de Urquina a S. M.*, Barcelona, 25 de febrero de 1588.

<sup>41</sup> AGS, GyM, leg. 263, f. 232, *Lo que parece al señor don Juan de Cardona sobre las cosas de la atarazana de Barcelona habiendo visto lo que don Manrique de Lara y Antonio de Alzate han dicho en las relaciones que han dado* [Madrid, 1589].

Para esto sería muy a propósito el dicho capitán Antonio de Alzate, como por haber venido por desde Nápoles por orden de V. M. a servir en las dichas atarazanas como lo ha hecho estos años y que podría V. M. siendo servido mandar que se le diese título de cabo y superintendente de ellas y acrecentarle diez ducados al mes de sueldo (...), que la ocupación del susodicho es trabajosa y que merece que V. M. le haga esta merced por los muchos años que ha que sirve con gran satisfacción y aprobación y que se le den por una vez mil ducados.<sup>42</sup>

El rey aprobó la resolución del Consejo.<sup>43</sup> Además de recibir los cargos que lo situaban al frente de la fábrica de galeras y todos sus anejos oficialmente en 1590, el rey le hizo merced de que el aumento de sueldo fuese retroactivo desde 1587 que llegó a Barcelona.<sup>44</sup> Sin embargo, en el nombramiento esto no se especificó, por lo que tuvo que reclamar al rey que le expidiese la correspondiente cédula.<sup>45</sup> Únicamente recibió el dinero por parte del pagador Francisco de Arana cuando este recibió orden explícita del rey.<sup>46</sup> Alzate estuvo en los años sucesivos muy ocupado intentando llevar a cabo las reformas requeridas, así como ocupándose de inspeccionar bosques para emplearlos en la construcción naval, interesándose por los plantíos, explorando la posibilidad de construir galeones en Cataluña, fortificando los Alfaques, reclutando marineros y haciendo inventarios de todo tipo. Sin embargo, todos esos esfuerzos no culminaron en la reforma deseada, sino que sirvieron de parche, pues únicamente sirvieron para poner en orden en la fábrica. Alzate se encontró sin los recursos económicos suficientes para llevarlos a cabo, en un momento en que la Corona no priorizaba la construcción de galeras y en que el principado se hallaba cada vez más agitado.

Cuando Antonio de Alzate murió en 1593, uno de sus hijos, Íñigo López de Alzate, capitán de una galera en la escuadra de España, con más de diez años de servicio en las galeras –cinco en las de Nápoles y cinco en las España–, pidió el cargo de su padre. Ante esta petición, el rey preguntó al virrey, duque de Maqueda, su parecer:

Lo he mirado con el cuidado que debo a todo lo que es del servicio de V. M., y teniendo muy buena relación de la persona y teniendo al difunto por dignísimo y de que su hijo mayor sea favorecido y acrecentado. [Pero] por no le haber tratado en tiempo de fábrica, no me atrevo a decir a V. M. que es tan a propósito como conviene.<sup>47</sup>

Las dudas de Maqueda, debido a la falta de experiencia y mocedad del hijo de Alzate, hicieron que el rey no le ofreciese el cargo de su padre, el cual acabó recayendo en Ramon d'Oms. Tal y como informa el virrey a Felipe II: «caballero del hábito de Montesa que me dicen a servido en las galeras de España algunos años. Le he tratado y paréceme

<sup>42</sup> AGS, GyM, leg. 301, f. 45, *El Consejo de Guerra a S. M.*, Madrid, 26 de [octubre] de 1590

<sup>43</sup> AGS, GyM, leg. 301, f. 44, *El rey al Consejo de Guerra*, San Lorenzo de El Escorial, 28 de octubre de 1590.

<sup>44</sup> AGS, GyM, leg. 346, f. 6, *Ramon d'Oms a S. M.* [Barcelona], 28 de septiembre de 1591.

<sup>45</sup> AGS, GyM, leg. 307, f. 193, *Las cosas que pide el capitán Antonio de Alzate* [1591].

<sup>46</sup> AGS, GyM, leg. 346, f. 5, *El rey a Francisco de Arana*, El Pardo, 6 de diciembre de 1591

<sup>47</sup> AGS, GyM, leg. 394, f. 326, *El duque de Maqueda a S. M.*, Barcelona, noviembre de 1593.

bien. Es comúnmente tenido por hombre quieto y de buena conciencia». <sup>48</sup> Ramon d'Oms i Calders era un viejo conocido y compañero de armas del capitán Alzate, con una carrera y experiencia similar. <sup>49</sup> Tenía por aquel entonces unos cuarenta y dos años y había servido más de dos décadas como capitán de galera, luchando en Lepanto y en la guerra de sucesión portuguesa, además de en muchas otras operaciones. Lo encontramos en Lisboa haciendo las veces de superintendente de las atarazanas lisboetas durante la época que allí estuvo el maestre Pedro Catalán, con el que había trabado cierta amistad y había estado colaborando con Alzate los dos últimos años con los plantíos de árboles. Todo ello, además de ser natural de Cataluña, le valieron para ser elegido nuevo superintendente y comisario general de las Atarazanas Reales de Barcelona. Don Ramon también tenía a su cargo la alcaldía de Elna, de la que, a inicios de 1598, solicitó al rey que le relevase por «la mucha ocupación que tiene en la fábrica de las galeras (a que forzosamente ha de asistir) no puede acudir a la guarda del Castillo como tiene obligación». <sup>50</sup>

Su labor al frente de las atarazanas de Barcelona fue cuestionada porque, en ocasiones, los oficiales de las galeras denunciaron que los buques construidos bajo su mandato eran defectuosos. Entre otras cosas, se lamentaban del excesivo tamaño de los buques y de lo desproporcionados que estaban, lo que impedía maniobrar con ellos, ya que, «ni son buenas para el remo ni para la vela»; carecían de la agilidad suficiente para poder perseguir a otras embarcaciones; a pesar de llevar un exceso de carga de maderas, los buques eran muy débiles, debido en parte a la mala calidad de la clavazón utilizada, y la cinta del buque era muy baja, lo que facilitaba que entrase el agua a cubierta. La evaluación de los oficiales era muy negativa, lo que socavaba directamente el prestigio del astillero catalán, de su superintendente y de sus trabajadores. Rápidamente, Ramon d'Oms, y sus cuatro maestros mayores de galeras se defendieron de las acusaciones, respondiendo en un memorial a todos y cada uno de los defectos que se presuponían tenían las galeras. <sup>51</sup>

En las Cortes de Barcelona de 1599, Felipe III concedió a la Diputación del General crear una escuadra de cuatro galeras para defender las costas catalanas de los ataques corsarios. En octubre de 1600, a petición del Consejo de Aragón, el duque de Feria elaboró una terna de candidatos, de entre los que el rey debía escoger al que sería capitán general de esa escuadra, y Ramon d'Oms se encontraba entre los nombres. Su dilatada carrera militar en las galeras así lo recomendaba. Sobre él se dijo en el documento presentado al rey:

Don Ramon d'Oms que ha andado en la mar y dado buena quanta de si, y ha visto hablar bien del a todos los que de aquel tiempo lo conocieron, y que agora es superintendente de las galeras que se hacen en las Atarazanas de Barcelona y que de aquello y de todo lo demás que le ha encargado ha dado siempre mucha satisfacción. <sup>52</sup>

<sup>48</sup> AGS, GyM, leg. 394, f. 325, *El duque de Maqueda a S. M.*, Barcelona, 18 de noviembre de 1593.

<sup>49</sup> Hijo de Antoni d'Oms de Santa Pau i de Sentmenat, llamado el Vinculador y de Aldonça de Calders.

<sup>50</sup> ACA, CA, leg. 265, n.º 51, *El Consejo de Aragón al rey*, Madrid, 17 de febrero de 1598.

<sup>51</sup> Los maestros eran: Lorenzo Massabò, Joan Nicola, Francisco Corrón y Pedro Catalán.

<sup>52</sup> ACA, CA, leg. 270, n.º 102, *El Consejo de Aragón a Felipe III*, Madrid, 28 de octubre de 1600.

Tras presentar los méritos de los pretendientes al puesto, el Consejo de Aragón concluía que, junto con el conde de Quirra y el marqués de Aitona, Ramon d'Oms era el mejor capacitado para el puesto de general pues «es plático de la mar por haber navegado siempre con Berenguer d'Oms, su hermano que tuvo una galera, y ser hombre cuerdo modesto y de valor».<sup>53</sup> Finalmente, el rey se decidió por Ramon d'Oms, a quien nombró capitán general, eso sí, «con dejación de la superintendencia de las atarazanas». Sin embargo, Oms tuvo que esperar algunos años más para poder hacerse cargo de las galeras, ya que la compra de los cuatro buques se retrasó muchísimo, hasta el punto de que el rey tuvo que vender a la Diputación dos galeras de las que se acababan de terminar de construir en las atarazanas. Así, durante el largo proceso de adquisición y armamento de los cuatro buques por los diputados de Cataluña, que terminó en 1608, Ramon d'Oms continuó ejerciendo sus funciones de superintendente hasta que, preparadas ya las galeras para actuar en campaña, dejó definitivamente su cargo a mediados de ese año.

Sin embargo, Oms no quería deshacerse tan rápidamente de su oficio. En una carta dirigida al rey, solicitaba que, imposibilitado su hijo, Miquel d'Oms, para sucederle en el cargo, por haber tomado los hábitos capuchinos, se nombrase superintendente a su sobrino Berenguer d'Oms, quien, además, casaría con una de sus hijas. Pero, además –proseguía–, mientras don Berenguer adquiría la experiencia necesaria en el oficio, «le asistirá e industriara en él, demás que podría ser que el cargo de General de la galeras que ha de armar Cataluña le salga incierto, o, dure poco, porque en la condición con que ha de hacer el dicho Principado la compra de las dichas galeras se declara que no pudiéndolas sustentar las haya de tomar S. M. por el justo precio, y no proveyéndose el dicho oficio de superintendente en persona de su casa lo venía a perder todo».<sup>54</sup> Queda claro, que don Ramon no acababa de fiarse de la continuidad de las galeras de Cataluña y quería guardarse las espaldas reteniendo el cargo de superintendente para su sobrino don Berenguer.

El Consejo de Guerra se reunió ya en octubre de 1607 para encontrar otros candidatos.<sup>55</sup> Sus seis miembros coincidieron en que Francisco de Erill y Jerónimo de Torrellas era candidatos óptimos para ejercer el cargo. El primero era hermano del conde de Erill y había servido al rey durante ocho años en las galeras de Nápoles, llegando a ser nombrado capitán de galera por don Juan de Cardona. Además, decía la relación de servicios de los candidatos, «en el tiempo que hubo inquietudes en Cataluña hizo servicios particulares y sirvió el oficio de preboste general»,<sup>56</sup> por el que recibió la merced de una renta de 400 ducados de por vida en el reino de Sicilia, y a los que Erill, incluso, estaba dispuesto a renunciar mientras ejerciese el cargo de superintendente. Sobre el segundo,

<sup>53</sup> ACA, CA, leg. 270, n.º 102, *El Consejo de Aragón a Felipe III*, Madrid, 28 de octubre de 1600.

<sup>54</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, *Relacion de los servicios de las personas que pretenden el oficio de superintendente de las atarazanas de Barzelona conforme consta por papeles que han presentado*.

<sup>55</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *El Consejo de Guerra al rey*, 1 de octubre de 1607.

<sup>56</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *Relación de los servicios de las personas que pretenden el oficio de superintendente de las atarazanas de Barcelona conforme consta por papeles que han presentado*.



veedor de la gente de guerra del principado, también había consenso pues «ha servido cerca de treinta y ocho años en el ministerio de la pluma en las armadas y ejércitos y en la corte y en otras comisiones de importancia y confianza». <sup>57</sup> Además, hacía dieciséis años que ejercía el cargo de veedor, «dando de todo muy entera satisfacción, y el Consejo le tiene muy grande de la rectitud e integridad con que ha procedido siempre». <sup>58</sup>

Sin embargo, discrepaban en otros nombres. Don Francisco Sabater, caballero del hábito de San Juan de Malta, era un veterano de Flandes que había participado en muchas batallas y había sido hecho preso por los holandeses. Gozaba del respeto de los soldados por cuanto, en el sitio de Ostende, cuando los rebeldes holandeses trataron de asaltar el fuerte de Santiago que los españoles construían, «peleo en aquella ocasión el dicho capitán don Francisco pica a pica con ellos con tan gran valor que dio mucho ejemplo». <sup>59</sup> Era tal su fama que, incluso, el archiduque Alberto y el marqués de Spínola escribieron sendas cartas a Felipe III informándole de su valor. Por eso, gozaba del beneplácito del conde de Chinchón y de Diego Brochero para el puesto de superintendente. Sin embargo, Sabater adolecía de una clara falta de experiencia en las galeras y, por eso, el resto de miembros del Consejo desestimó su candidatura y prefirieron reservarlo para comandar un tercio en la guerra. En su lugar, el Consejo optó por don Francisco de Meya, con más de cuarenta años de servicio tanto en las galeras de Sicilia como en Flandes.

Por último, la relación de aspirantes presentaba a don Carlos de Alzate, hijo del anterior superintendente Antonio de Alzate. Don Carlos era un veterano de las galeras, con más de quince años de servicio en la escuadra de Génova, primero, y en la de Nápoles, después. Así, por los servicios prestados por su padre y por él mismo, así como por haber perdido en batalla a dos hermanos, Carlos solicitaba el puesto de superintendente, para el que se creía notablemente capacitado por su amplia experiencia en las galeras. No dudó el rey en nombrar a Carlos de Alzate, a quien se le encomendó la dirección del astillero y la producción de las necesarias galeras. Sin embargo, el momento era bastante delicado por la grave situación económica que atravesaba la monarquía y que, debido a ello, dificultaba la construcción de los buques.

Durante los primeros años de su gobierno, don Carlos tuvo más facilidades, por cuanto el virrey de Cataluña del momento, el napolitano duque de Monteleón, mantuvo siempre un talante cooperador con las diversas administraciones del país y no fue distinto con el superintendente de las atarazanas. Así, en su primer año de trabajo, se vararon en las atarazanas cuatro galeras, dos para la escuadra de España y otras dos para renovar dos buques de los cuatro que tenía la de Portugal. <sup>60</sup> Don Carlos desempeñó con esmero su cargo. Entre 1610 y 1611, visitó los bosques de Cataluña para saber en qué estado estaban y qué posibilidades ofrecían para la obtención de buena madera para la construcción de los buques. En 1612, fue enviado a la corte por el virrey de Ca-

<sup>57</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *Relación de los servicios*.

<sup>58</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *Relación de los servicios*.

<sup>59</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *Relación de los servicios*.

<sup>60</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *Copia de consulta*, Madrid, 8 de mayo de 1609.

taluña, marqués de Almazán, por cosas tocantes al servicio del rey. En 1615, junto a los oficiales de las atarazanas, elaboró una relación del estado de la consignación de 200.000 ducados que el rey mandó remitir a las atarazanas diez años antes. En ella, Alzate informaba que, durante ese tiempo, se habían construido en el astillero diecinueve galeras ordinarias, que se integraron en las escuadras de España, Portugal y Cataluña. Además, se habían varado tres galeras capitanas y quedaban por acabarse otras cuatro ordinarias. También se habían construido cuatro bergantines, y otro a punto de acabarse, para servir en Orán, Ceuta y Melilla.<sup>61</sup>

En cambio, los últimos años de la superintendencia de Carlos de Alzate fueron algo más difíciles, reflejo, a su vez, de los complicados momentos que vivía el principado. Y es que, durante la última etapa del reinado de Felipe III, Cataluña y la monarquía se distanciaron sobremanera. La acción de los oficiales reales fue contestada, en muchas ocasiones, por las autoridades de la tierra, en forma de agravios y quejas continuas ante el virrey de turno. En este contexto, cabe encuadrar las protestas de los campesinos de las universidades del Camp de Tarragona, en 1619, ante la obligación que tenían de llevar la madera cortada para la construcción de las galeras del rey desde los bosques donde fueran talados los árboles hasta los puertos de la costa, principalmente Blanes, donde se embarcaba para conducirla a las atarazanas. La postura de los carreteros chocaba directamente con los intereses del superintendente Alzate y sus oficiales, que defendían su constitucionalidad. Esta cuestión –como veremos en el correspondiente capítulo– retrasó en muchas ocasiones la correcta llegada a tiempo de la madera al astillero, dificultando la producción de galeras.

La llegada a Cataluña del nuevo virrey, duque de Alcalá, no supuso una mejora para la situación política de Cataluña. Perteneciente a la aristocracia andaluza, y dotado de un fuerte carácter, Alcalá venía dispuesto a gobernar Cataluña, sí o sí, vulnerando, si era necesario, las constituciones del país. Desde el inicio de su mandato, las acciones de gobierno de Alcalá no agradaron a los catalanes. Este quehacer del duque de Alcalá repercutió directamente en la gestión de don Carlos de Alzate. En primer lugar, por la cuestión suscitada, en julio de 1617, entre el virrey y el propio superintendente con los diputados de General en torno la cuestión de la reforma y acabado de los arcos de las atarazanas y, sobre todo, por la colocación de las armas reales de Castilla y León en el principal de ellos, en lugar de las de Cataluña. En segundo lugar, ya iniciado el reinado de Felipe IV, en 1621, por la visita que hizo el veedor Manuel de Orriola a las atarazanas para sanear sus cuentas, y que evidenciaron algunas irregularidades. Los dos últimos años del gobierno de don Carlos de Alzate fueron de una acuciante falta de dinero para la construcción de galeras. En enero de 1622, el superintendente se quejaba de que, con el poco dinero que tenía, si no se le enviaban las consignaciones del año 1620 no podría acabar los buques de las galeras capitana y patrona real que se estaban construyendo.<sup>62</sup> Y, por si

<sup>61</sup> En esta cantidad de embarcaciones se incluyen algunas realizadas en tiempos de Ramon D'Oms, por cuanto la consignación se dio en 1605, cuando todavía don Ramon estaba a cargo de las atarazanas.

<sup>62</sup> AGS, GyM, leg. 887, s. f., *Carlos de Alzate y los oficiales de las atarazanas al rey*, 20 de enero de 1622.

era poco, en septiembre de 1622, el duque de Alcalá vació la caja de la fábrica de galeras para costear su viaje a Sevilla tras cesar su cargo como virrey de Cataluña. La resistencia de Alzate a la acción del duque no tuvo efecto, y este se lamentaba al rey, junto a los oficiales de las atarazanas, diciéndole que «de nuestra parte hemos hecho cuanto hemos podido y que de potencia absoluta ha procedido en esto el duque de que damos cuenta a V. M.».<sup>63</sup>

A tenor de lo expuesto hasta ahora, podemos afirmar que don Carlos desempeñó con ahínco su cargo. Tuvo que lidiar con virreyes y capitanes de galeras importantes y de fuerte carácter, como fueron los duques de Alburquerque y Alcalá, los marqueses de Almazán y Villafranca o el mismo don Filiberto de Saboya. Además, tuvo que hacer frente al problema, ya grave, de la falta de maestranza, porque los bajos sueldos ahuyentaban a calafates y maestros de azuela hacia otros lugares mejor pagados. Sin embargo, la opinión general era que había desempeñado bien su cargo. En 1617 el virrey duque de Alburquerque afirmaba sobre él «lo bien que cumple con las obligaciones de su oficio, sus servicios y buenas partes».<sup>64</sup> Y razón tenía el duque cuando se refería a la buena labor del superintendente. Ese mismo año, don Carlos, justificando al rey en qué se habían empleado los 180.000 escudos de consignación, le informaba de que, durante su mandato, se habían realizado más de veinte embarcaciones: «Y aunque en mi tiempo no se han hecho sino diez y ocho galeras, computando la Real por dos y las dos galeras Capitanas de España y Portugal, que hoy navegan, por tres, y cinco bergantines de a trece bancos por una galera».<sup>65</sup> Y hubiera hecho más si, como decía en su carta al monarca, hubiera tenido más maestranza y un mejor espacio en las atarazanas para construirlas, ya que, en invierno, el estado actual del astillero impedía que se pudiera trabajar en él.

Bernardino de Marimón sucedió a Carlos de Alzate en el puesto de superintendente de las Reales Atarazanas de Barcelona, tras su muerte en 1623. Hijo de Plegamans de Marimón, don Bernardino pertenecía a una de las familias más representativas del patriciado urbano barcelonés que poseía el título de nobleza desde las Cortes de 1585. La familia siempre se había destacado por el servicio a la monarquía, lo que llevó a uno de sus miembros, Aleix de Marimón y Jafer a ocupar el puesto de gobernador general del principado. Sin embargo, don Bernardino no se había destacado hasta ese momento por llevar una vida ejemplar. Pertenecía a aquellos bandos nobiliarios, posiblemente al de los *cadell*, que el virrey duque de Alburquerque tanto persiguió para acabar con ellos, hasta el punto de que, en 1618, tuvo que cruzar la frontera con Francia y refugiarse en el país vecino de la acción de la justicia real.<sup>66</sup> Alburquerque consiguió pacificar Cataluña y mantuvo a los bandoleros a raya, con-

<sup>63</sup> AGS, GyM, leg. 887, s. f., *Carlos de Alzate, Martín Juan de Calvo, Miguel de Santisteban y Argain y Matías de Murillo al rey*, Barcelona, 10 de septiembre de 1622.

<sup>64</sup> AGS, GyM, leg. 825, s. f., *El duque de Alburquerque al rey*, Barcelona, 22 de abril de 1617.

<sup>65</sup> AGS, GyM, leg. 825, s. f., *Carlos de Alzate al rey*, Barcelona, 9 de septiembre de 1617.

<sup>66</sup> John H. ELLIOTT, *La rebelión de los catalanes (1598-1640)* (Madrid: Siglo XXI, 1999) (original en inglés, 1963), 141.

siguiendo acabar con aquel de carácter nobiliario, precisamente en el que se encuadraba don Bernardino.<sup>67</sup>

Entonces, ¿por qué fue nombrado don Bernardino sucesor de Carlos de Alzate? Su nombramiento resulta un tanto sorprendente porque, a diferencia de sus predecesores en el cargo, don Bernardino apenas tenía experiencia en las galeras, a excepción de su participación en la expedición del marqués de Santa Cruz a las islas Querquenes, cerca de la costa tunecina, para capturar esclavos que sirvieran de galeotes. David Goodman afirma que el rey recompensó a Marimón con la superintendencia en pago a sus servicios a favor de la monarquía en el asunto del juramento del virrey Sentís.<sup>68</sup> A esto, poco más se puede añadir, además de que su tío don Berenguer de Marimón era capitán de galeras. Sea como fuere, don Bernardino se hizo cargo de las atarazanas en un momento de extrema delicadeza en las relaciones entre el principado y un rey, Felipe IV, que todavía no había ido a Barcelona a jurar su cargo y convocar Cortes. Todo ello en mitad de la crisis económica que atravesaba Cataluña, y que posteriormente se agravaría, y de la ya, casi endémica, falta de caudales de la Real Hacienda. A este respecto, en agosto de 1625, el virrey y obispo de Barcelona, pedía al rey que enviase libranzas «para que no pare la fábrica de estas galeras y se pierda lo que se ha trabajado».<sup>69</sup> Pero, además, don Bernardino se hacía cargo del astillero en una coyuntura internacional bélica, la guerra de los Treinta Años, en la que España estaba inmersa en su apoyo a la causa imperial.

Don Bernardino se hizo pronto con las riendas del astillero. En su afán estaba reformarlo e incrementar su productividad para dar un mejor servicio a Felipe IV. Durante los primeros años se empleó en la reparación de aquellas partes del edificio que estaban más deterioradas, como las arcadas, los tejados y el baluarte de las atarazanas. En cuanto a la producción de galeras, una de sus primeras acciones fue realizar una visita a los bosques catalanes para evaluar su estado y ver las posibilidades ma-

<sup>67</sup> Pese a que no sabemos la fecha exacta del regreso de don Bernardino a Barcelona, sí lo encontramos en marzo de 1620 en una embajada de la Diputación al Consejo de Ciento para denunciar las vulneraciones de las constituciones de Cataluña por parte del virrey, duque de Alcalá. Durante los dos años siguientes, don Bernardino, como miembro del brazo militar, tuvo una participación muy activa en la Diputación del General, incluso participó en los consistorios donde se debatió el problema de las armas de Castilla mandadas esculpir en los arcos de las atarazanas por el duque de Alcalá. Sin embargo, a finales de diciembre, don Bernardino fue a la Diputación como embajador del Consejo de Ciento para tratar con los diputados el tema del quinto de los ingresos que pedía el propio Alcalá. Pero fue en 1622 cuando el nuevo virrey de Cataluña y obispo de Barcelona, Joan Sentís, recibió la negativa de la institución a jurarlo como nuevo lugarteniente si antes no venía a jurar el rey su cargo, que don Bernardino tuvo un papel más relevante. Si bien participó en embajadas sobre este asunto, hechas por el Consejo de Ciento a los diputados, también estuvo presente en las juntas de brazos convocadas por los diputados para dirimir sobre el asunto. Finalmente, ya jurado el virrey y poco antes de su nombramiento como superintendente de las atarazanas, don Bernardino volvió a participar en una de la Diputación, esta vez en el palacio del virrey, para decirle a este que algunas de las disposiciones que estaba tomando iban contra las constituciones del país, *Dietaris de la Generalitat*, vol. IV: 520, 591, 592, 604, 624-627, 629, 630, 634-636, 639, 646, 654.

<sup>68</sup> David GOODMAN, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII* (Barcelona: Península, 2001).

<sup>69</sup> AGS. GyM, leg. 923, s. f., *El virrey, obispo de Barcelona, al rey*, Barcelona, 16 de agosto de 1625.

dereras que ofrecían. La inspección, realizada durante el segundo semestre de 1626, ofreció un panorama muy negativo para el futuro del astillero ya que desveló que los bosques estaban muy esquilados por los excesos que se cometían en la tala de árboles con otros fines que no eran la fábrica de galeras. En noviembre de ese mismo año, don Bernardino redactó un memorial muy detallado en el que explicaba todos los pormenores de la visita y, al año siguiente, propuso al virrey, obispo de Solsona, una serie de medidas para conservar mejor los montes y plantíos y acabar con los males que afectaban a las atarazanas.

Durante los primeros años de su mandato, don Bernardino se esforzó en cumplir los designios de la monarquía y sacó adelante la producción del astillero. Desde su ascenso al poder, el conde-duque de Olivares se había mostrado siempre partidario de reforzar la armada del rey, y más ahora que acababa de entrar en el conflicto por la sucesión del ducado de Mantua y la importancia que adquirirían las galeras para el transporte de la infantería a Italia. En 1627 se vararon en las atarazanas dos galeras ordinarias y una sutil y se comenzó la nueva capitana de España. Sin embargo, Marimón no lo tuvo fácil porque a la habitual falta de dinero se le añadieron la escasez de maestranza y, de nuevo, las quejas de los campesinos por el acarreto de madera. Para incrementar los ingresos, solicitó permiso al virrey para abrir una carnicería en las atarazanas en 1628, lo que llevó al choque con las autoridades, viéndose obligado a cerrarla.

En 1633 elaboró un detallado memorial para el cardenal infante, don Fernando de Austria, a la sazón, virrey de Cataluña, en el que enumeraba los males que afectaban a la fábrica de galeras a la vez que proponía algunas soluciones para solventarlos. La escasez de madera y la poca disposición de los naturales del principado a hacer plantíos y la grave falta de maestranza, a causa de los bajos sueldos que cobraban, eran los puntos principales del memorial. No podía faltar en su informe la denuncia de los continuos retrasos en la llegada de dinero para la construcción de los buques. La esperada guerra con Francia llegó al fin en 1635. Pero justo antes de su estallido, don Bernardino de Marimón fue cuestionado por su labor al frente de las atarazanas. La Junta de Reformatión que tenía por cometido reducir drásticamente el gasto, fijó los ojos en el astillero catalán al recibir un informe del marqués de Valparaíso en el que se denunciaba el desmesurado coste que tenían las galeras fabricadas en Barcelona.<sup>70</sup>

Según el memorial presentado por el marqués, cada galera costaba a la hacienda real 13.388 escudos en plata, «que era cosa muy exorbitante». Por eso recomendaba que se dieran las galeras en asiento ya que su coste sería mucho más bajo y permitiría suprimir el cargo de superintendente, con el consecuente ahorro del sueldo. Valparaíso había puesto en entredicho la labor de Marimón, cosa que este no estaba dispuesto a permitir. La Junta de Reformatión ordenó al veedor y contador de las atarazanas que enviase una relación de los costes exactos de las galeras fabricadas en Barcelona. En el memorial enviado a la Junta se demostró que en la cantidad indicada por Valparaíso se habían incluido sumas de dinero que no eran exclusivamente de las atarazanas por lo que el coste real de cada galera era de 5.557 escudos y 9 rea-

<sup>70</sup> AGS, GyM, leg. 1.310, s. f., *La Junta de Galeras al rey*, Madrid, 28 de febrero de 1635.



les: más de la mitad de la cifra dada por el marqués. Entonces la Junta de Reformatión quiso saber si era preferible la fabricación de galeras en el astillero por administración directa de la corona, como se había hecho hasta ese momento, o por asiento, como ocurría en otras muchas parcelas de la gestión y mantenimiento de las escuadras de galeras y de otras flotas de la monarquía.

Además, la Junta quiso tener una valoración de don Bernardino de Marimón al frente de la superintendencia. Por eso, solicitó la valoración de dos nobles que lo conocían bien y cuya opinión en la corte tenía cierto peso. El primero, el duque de Cardona, virrey de Cataluña, no respondió directamente a la Junta pero esta echó mano de un escrito anterior del propio duque en el que representaba la «puntualidad y cuidado con que siempre había visto acudir [a Marimón] en cuanto se le encargó del servicio de V. M.». Por suerte para Bernardino, la opinión del marqués de Villafranca, Pedro de Toledo y Osorio, capitán general de las galeras de España, fue muy favorable: «por todo lo que he podido alcanzar, don Bernardino es limpio en el interés y atento ministro de V. M.»<sup>71</sup> Proseguía el marqués alabando la su disposición a cumplir las órdenes que se le daban:

También por haber sustentado las ordenes que recibe del Real Consejo de Guerra y Junta de Galeras, y no queriendo gastar (por esta causa) lo que tal vez le mandan, los virreyes casi siempre no los tiene propicios, aunque los respeta, como debe, y en conclusión, el padece porque sustenta el servicio de V. M. y ahorro de su Real Hacienda.<sup>72</sup>

Finalmente, Villafranca valoró muy positivamente su quehacer en la construcción de galeras:

En la inteligencia de fabricar, le tengo por práctico, y es tan activo y atento, que en pocos meses ha puesto en el agua seis galeras de España con Capitana y Patrona y el mejor Maestro que ay en la atarazana él fue quien me le hizo conocer y le sacó a fabricar (con el acierto que se ha visto) de que a V. M. hice informe particular.<sup>73</sup>

Definitivamente, el marqués de Villafranca se convirtió en el mayor valedor de Bernardino y de su maestro mayor de galeras, Jerónimo Verde.

A primeros de ese mismo año de 1635 don Bernardino de Marimón emprendió la construcción de una *armadilla* por orden del conde-duque de Olivares que debía estar compuesta de diez fragatas, seis caíces, seis «barcos luengos» y cuatro pontones o barcazas. El objetivo de esta armadilla era destruir el comercio francés por el Mediterráneo.<sup>74</sup> La construcción de esta armadilla concentró todos los esfuerzos de don Ber-

<sup>71</sup> Sorprende que David Goodman solo recoja en su obra la opinión del duque de Cardona al ser preguntado por la Junta de Reformatión, en la que destacó la poca experiencia que tenía don Bernardino cuando ocupó el cargo y no cite la positiva valoración que hizo el marqués de Villafranca, en GOODMAN, *El poderío naval español*, 181.

<sup>72</sup> AGS, GyM, leg. 1.310, s. f., *La Junta de Galeras al rey*, Madrid, 28 de febrero de 1635.

<sup>73</sup> AGS, GyM, leg. 1.310, s. f., *La Junta de Galeras al rey*, Madrid, 28 de febrero de 1635.

<sup>74</sup> AGS, EST, leg. 2.656, s. f., *El rey a Triburcio de Redín*, Madrid, 21 de octubre de 1635.

nardino para entregarla en el plazo exigido por el conde-duque: mayo de 1635. La construcción de la armadilla detuvo la fábrica de galeras durante un tiempo, más largo de lo previsto porque, como era de esperar, la construcción de las fragatas se retrasó más de la cuenta. Pero, dadas las circunstancias bélicas del momento, se emprendió de nuevo la construcción de buques de galera en las atarazanas. Durante esos años, el ritmo de construcción fue frenético. A pesar de las adversidades, Marimón pudo cumplir con las órdenes del rey y las galeras fueron varándose en los tiempos requeridos. Había demostrado con creces su capacidad gestora al mando de las atarazanas de Barcelona; incluso en un período en el que el propio principado de Cataluña era el frente de guerra, sufriendo los ataques de los ejércitos franceses, como la fue la invasión de Salses en julio de 1639. La buena opinión que sobre él dio el marqués de Villafranca en 1635 parece que fue del todo acertada, pues Marimón había conseguido construir y varar cinco buques de galeras en apenas unos meses.

Tocaba ahora poner en valor su persona. En julio de 1639, don Bernardino escribió al protonotario Villanueva solicitando que, dado lo servido que estaba el rey con su trabajo, le suplicase que le asegurase la sucesión de su oficio en su hijo Juan quien, además de haber participado en las campañas de la Monarquía, como en Leucata, había supervisado y dirigido la actividad productiva en las atarazanas mientras que don Bernardino estaba en las montañas controlando la tala de los árboles.<sup>75</sup> Marimón estaba en la cresta de su éxito: era caballero de la orden de Santiago y uno de los mayores defensores de la política real en Cataluña y su nombre gozaba de buena opinión en la corte; además, tuvo una participación destacada en las fiestas reales que se hicieron en la ciudad, como el torneo que se hizo ante Felipe IV en 1632, en que comandó una cuadrilla en la que también estaba su hijo Juan.

Sin embargo, el estallido de la Guerra de los Segadores acabó con los planes de futuro de don Bernardino para su hijo. El superintendente se mantuvo fiel a Felipe IV, por lo que tuvo que huir de Cataluña, dejando sin acabar los tres buques de galera que se estaban construyendo en el astillero. Sus propiedades en Cataluña fueron confiscadas, y fue declarado traidor. Don Bernardino solicitó al rey que se le concediera una plaza de capa y espada en uno de los Consejos de la monarquía para poder sustentar a su familia. Sin embargo, únicamente se le otorgó el cargo de cobrador de millones en Extremadura, donde murió en el exilio, en fecha todavía incierta, pero no antes de la primavera de 1646. Don Bernardino no pudo ver como su hijo Juan era nombrado nuevo superintendente de las Reales Atarazanas de Barcelona porque para ese nombramiento todavía tenían que pasar algunos años.

Tras la finalización del conflicto Juan de Marimón regresó a Barcelona. En octubre de 1658 el rey le nombró encargado de realizar los alojamientos de las tropas en el principado. Don Juan, hijo de don Bernardino, sumaba este cargo al que ya poseía de superintendente de las atarazanas de Barcelona. Recientemente había sido nombrado regente de la tesorería del rey, en lo que suponía una recompensa por parte del rey a los servicios prestados y a su exilio obligado, y el de su familia, por haber toma-

<sup>75</sup> ACA, G, SC, n.º 5.427, s. f., *Bernardino de Marimón a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 2 de julio de 1639.

do partido en la guerra por el bando real. Don Juan no quería renunciar a su puesto de superintendente ante su nombramiento de regente porque, decía, el primero era de mayor rango y le reportaba un mayor sueldo. Además, como por el momento no había fábrica de galeras, «por los empeños con que están los efectos de la Cruzada en Cataluña», no podía ejercer su cargo de superintendente, el cual recobraría en el momento en que se recuperase la producción.<sup>76</sup> Por suerte para él, pudo retener ambos oficios en su persona, pese a que también se barajó la posibilidad de que renunciara la superintendencia de las atarazanas en su hijo.

La reapertura de las atarazanas llegó en 1664, con motivo del viaje de la emperatriz Margarita Teresa de Austria a Italia, para, de allí, pasar a Viena, cuando Felipe IV encargó al astillero la construcción de tres galeras ordinarias y una falúa real. Así, Juan de Marimón pudo ejercer el cargo de superintendente, como ya hiciera su difunto padre, dando así continuidad a su linaje en el desempeño del oficio. Durante esos primeros años, la actividad constructiva de las atarazanas fue importante. Juan de Marimón tuvo que hacer frente a las demandas constructivas de una corona exhausta económicamente e inmersa, de nuevo, en una nueva guerra con Francia, la Guerra de Devolución (1667-1668). Además, tuvo que compaginar su cargo de superintendente con los otros que desempeñaba de regente de la tesorería y encargado de los alojamientos de soldados. Esto, sin duda, repercutió en el ejercicio de sus funciones en las atarazanas ya que cada uno de los tres oficios requería mucha dedicación y tiempo. Aun así, consiguió construir y varar las galeras solicitadas por las autoridades navales, como las tres que siguieron a las fabricadas para el viaje de la emperatriz, y algunas otras más.

Juan de Marimón continuó ejerciendo de regente de la Tesorería Real hasta su muerte en 1675, pero su hijo don Félix de Marimón ya ejerció de superintendente de las atarazanas desde 1673, ocupando el puesto de regente a la muerte de su padre.<sup>77</sup> Consiguió así retener y ocupar los oficios que desempeñaba su padre. Los Marimón continuarían con su fiel servicio a la monarquía. Don Félix asumió el cargo en un contexto bélico de alcance europeo, en el que Carlos II tenía que reforzar su armada en el Mediterráneo si quería hacer frente a la potente escuadra francesa. Por eso ordenó la construcción en las atarazanas de tres galeras. El nuevo superintendente inició una inspección de los montes y bosques catalanes para evaluar su estado, detectar que males les afectaban y averiguar las posibilidades de extraer madera que ofrecían, como ya hiciera su abuelo Bernardino de Marimón en 1626. Una vez hecha la inspección, el superintendente redactó un memorial donde, en ocho puntos, resumía los principales excesos que se cometían en los bosques que impedían su conservación y los remedios que cabría poner.<sup>78</sup>

En su memorial, principalmente, denunciaba los excesos que se cometían en los bosques, especialmente la tala indiscriminada de árboles y el contrabando de made-

<sup>76</sup> ACA, CA, leg. 312, n.º 33, *El Consejo de Aragón al rey*, 30 de octubre de 1658.

<sup>77</sup> ACA, CA, leg. 219, n.º 91, *El Consejo de Aragón a Carlos II*, Madrid, 14 de junio de 1675.

<sup>78</sup> ACA, CA, leg. 204, n.º 1/68, *El Consejo de Aragón a la reina regente*, Madrid, 2 de enero de 1673.

ras, la saca de maderas del principado, concretamente hacia Francia o la proliferación de hornos ilegales para fabricar brea, alquitrán y pega. Con el memorial de don Félix en la mano, el virrey de Cataluña, duque de Sessa, tomó una serie de medidas que prohibían todos estos abusos y excesos, y que se pregonaron por plazas y lugares acostumbrados de las ciudades y pueblos. Sin embargo, estas medidas resultaban muy impopulares a ojos de muchos catalanes que se ganaban la vida gracias a los bosques y su explotación. Además, en su oposición a las órdenes del virrey se sumó la denuncia de los diputados de Cataluña que aseguraban que tales medidas no tenían vigencia por haber sido pregonadas por la Capitanía General y no por el virrey. Tras un enconado debate entre ambas partes, el rey decidió que los pregones se hiciesen de nuevo por el virrey.

En este sentido, los años en que Félix de Marimón estuvo a cargo de la superintendencia de las atarazanas no fueron nada fáciles a la hora de gobernar la institución. Coincidió con una ofensiva de los diputados de Cataluña por recuperar el poder político perdido durante y tras la Guerra de los *Segadors*. Esta ofensiva pasaba por dificultar las acciones de la monarquía en todas aquellas actuaciones que la Diputación considerase que contravenían las constituciones del país. Pese a las dificultades puestas por los diputados a las reformas y medidas propuestas en el memorial, la actividad productiva del astillero continuó. Ese mismo año de 1673 se comenzó la construcción de un buque de galera patrona y se iniciaron los trabajos de tala de árboles para conseguir la madera necesaria para el aconcho de las galeras, que se tenía que hacer en Cartagena. Y también aquí encontraron los diputados incompatibilidades con las constituciones de Cataluña por cuanto la madera no era para construir galeras en las atarazanas sino para otros menesteres.

Su labor al frente del astillero se vio reforzada en 1680 cuando el rey estableció que «por lo que conviene que las galeras que hubieren de servir en nuestros mares se fabriquen en los dominios de esta Corona, pues con más ventajas y conveniencias se podrán hacer, mando se de orden para que en Barcelona se continúe la fábrica de ellas».<sup>79</sup> En esos momentos se estaban construyendo en las atarazanas dos buques, uno para galera patrona y otro para ordinaria. No obstante, la producción siempre estuvo condicionada por la falta de dinero y, esos años no fueron una excepción. Félix de Marimón también se preocupó por el estado del edificio y no dudó en emprender las obras necesarias para repararlo. Ese mismo año de 1680 arregló la puerta del baluarte de las atarazanas y, un año más tarde, se dispuso a cubrir la arcada donde se estaba construyendo la galera patrona, aunque se topó de nuevo con la negativa de los diputados que eran los que tenían que costear las obras, hasta que no tuviesen notificación oficial del rey. Una vez recibida la orden de Carlos II, comenzaron las obras en la arcada.

Félix de Marimón culminó el proceso de ascenso social de la familia Marimón con el nombramiento, en 1683, de consejero de capa y espada del Consejo de Aragón. Además, le hizo merced de conceder a su hijo José de Marimón la sucesión del oficio

<sup>79</sup> AGS, GyM, leg. 3.658, s. f., *La Junta de Galeras a Carlos II*, Madrid, 30 de octubre de 1680.

de superintendente de las atarazanas.<sup>80</sup> Su nombramiento como Consejero le obligó a trasladarse a la corte, por lo que su hijo José se hizo cargo del gobierno de las atarazanas. En 1688 don Félix ascendió a regente del Consejo de Aragón y, por si fuera poco, en 1690, recibió de Carlos II el título de marqués de Cerdañola, lugar del que los Marimón ya eran señores desde siglos pasados.

José de Marimón ejerció de superintendente de las atarazanas desde el traslado de su padre a la corte. Sin embargo, entre 1689 y 1690 parece ser que ocupó el cargo don Fernando de Araque, de cuyo gobierno al frente del astillero apenas sabemos nada.<sup>81</sup> Fue superintendente del astillero entre 1689 y 1690, y durante ese tiempo se dedicó a finalizar la galera patrona que se estaba construyendo y ordenó la corta de madera para dos galeras más. No sabemos en qué momento y por qué dejó de ser superintendente. Lo cierto es que, en la primavera de 1691, don José de Marimón se hizo cargo de nuevo del oficio de superintendente de las atarazanas, encargando el rey, enseguida, que se hiciese una relación del dinero que se gastó en tiempos de Fernando de Araque y de algunas deudas que había dejado. Gracias al carteo de José de Marimón con el presidente del Consejo de Cruzada, el inquisidor mayor Gonzalo Fernández de Córdoba, conocemos bien el día a día del astillero durante la última década del siglo XVII: un período muy delicado para la Monarquía hispánica por la falta de sucesión para el rey Carlos II y por la nueva guerra con Francia, conocida como la Guerra de los Nueve Años (1689-1697).

Desde el inicio de la guerra, Barcelona temió un bombardeo por parte de la flota francesa con la llegada del verano, cosa que hizo en 1693.<sup>82</sup> Efectivamente, la presencia de la armada francesa colapsó Barcelona y, como no podía ser de otra forma, también a las atarazanas. Ante esta situación, resultaba muy difícil trabajar bajo la amenaza francesa que podía bombardear o atacar de un momento a otro. La llegada del duque de Medina Sidonia, a la sazón virrey de Cataluña, con sus tropas de caballería y su acuartelamiento en las atarazanas, agravó, aún más, la continuidad de la actividad productiva porque, como advirtió Marimón, «habiéndose hecho en otra ocasión se reconoció después [de] haber echado a perder la mayor parte de la madera que se hallaba en dichas atarazanas y a más de esto, que tendría que cesar la fábrica empeçada del referido buque».<sup>83</sup>

No obstante su advertencia, el duque de Medina Sidonia mandó «se abriesen luego lo ejecute sin otra representación así por la precisión del tiempo y hallarse muy incomodada la caballería, como ser de mi obligación el obedecer sus órdenes y haber sido de los superintendentes en todas ocasiones».<sup>84</sup> Ciertamente, como tenía claro

<sup>80</sup> ACA, CA, leg. 225, n.º 28, *Félix de Marimón a don Pedro de Aragón*, Barcelona, 5 de junio de 1683.

<sup>81</sup> Sobre la superintendencia de Fernando de Araque se conservan, en la Real Academia de la Historia, algunas cartas que apenas dan información y solo nos sirven para tener constancia de su gobierno del astillero.

<sup>82</sup> Antonio ESPINO LÓPEZ, *Cataluña durante el reinado de Carlos II: Política y guerra en la frontera catalana, 1679-1697*, (Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, 1999): 125.

<sup>83</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran las cartas que se reban tocant a fabrica de galeras, f. 85, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 15 de agosto de 1693.

<sup>84</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 85.



José de Marimón, los superintendentes de las atarazanas debían obedecer las órdenes de los capitanes generales del principado. El bloqueo naval de Barcelona por parte de la escuadra francesa y la marcha del maestro mayor de galeras, Jerónimo Verde, al monte para iniciar los trabajos de tala de árboles para dos buques de galera (una capitana y una sencilla), cuya vuelta estaba prevista para la Navidad, paralizaron la actividad constructora ante la falta de maestros de galeras que dirigiesen las tareas. Por este motivo, Marimón solicitó a la Junta de Galeras que se suspendiese la fábrica del nuevo buque hasta el mes de febrero del año siguiente, «por ser el tiempo en [que] van alargándose los días por lo que son más oportunos para el trabajo».<sup>85</sup>

Cuando, a principios de 1694, se reiniciaron los trabajos, don José de Marimón se encontró con los habituales problemas: la falta de dinero y la falta de maestranza, agravada esta última porque varias poblaciones de la costa catalana, como Rosas, Cadaqués, Palamós y Blanes, frecuentes lugares de recluta de carpinteros de ribera y calafates, habían sido ocupadas por los franceses. A esto había que sumar la dificultad para proveerse de clavazón, ya que las montañas pirenaicas de dónde provenía el mineral de hierro, estaban cubiertas de nieve, y por lo tanto, intransitables sus pasos, u ocupadas por los propios franceses. No obstante, la amenaza de un posible sitio de Luis XIV a Barcelona siempre estuvo presente durante esos años, hasta que se hizo efectivo en 1697. En octubre de 1694, Marimón informaba a Gonzalo Fernández de Córdoba de que el sentimiento del posible asedio francés estaba más presente que nunca entre los barceloneses. Por eso, preocupado el presidente del Consejo de Cruzada por el estado en que estaba la construcción de la galera capitana, Marimón le dijo:

En cuanto a la seguridad de la fábrica respecto de los tiempos debo decir a V.S.I. que no puedo asegurar a V.S.I. si este invierno estará libre esta ciudad del enemigo porque todos los días corren varias novedades y el estarlo en primavera consiste en las prevenciones que hará el enemigo y las que se harán por nuestra parte, que si no son grandes temo una fatalidad.<sup>86</sup>

Y ya en diciembre, Marimón insistía en que:

Si no vienen tropas en tiempo es muy contingente, digo mal, es cierto que esto se perderá por que el francés no se descuidará como lo tenemos bien experimentado y más reconociendo la conveniencia que lo es pues ganando esta ciudad le costará poco lo restante de Cataluña y ha de saber V.S.I. que acá falta un todo que es lástima como estamos así de gente que es poca y mal asistida por la falta de medios.<sup>87</sup>

El panorama que planteaba el superintendente no era nada esperanzador. Aun así, durante 1695 el bombardeo de la ciudad no se hizo efectivo, y don José

<sup>85</sup> AMNM, *Llibre ahont se copiaran*, f. 85.

<sup>86</sup> AMNM, *Llibre ahont se copiaran*, f. 101, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 30 de octubre de 1694.

<sup>87</sup> AMNM, *Llibre ahont se copiaran*, f. 106, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 18 de diciembre de 1694.

de Marimón pudo construir la nueva galera capitana de España, que se echó al agua en agosto de 1696.<sup>88</sup>

Sin embargo, en 1697 la flota francesa llevó a cabo el tan temido ataque a Barcelona. En marzo de ese año, José de Marimón se lamentaba a Gonzalo Fernández de Córdoba de que no pudo oponerse a que la madera que estaba ya enjuta para utilizarse en la construcción de galeras se destinase para fabricar cureñas para los cañones con que se pretendía reforzar la muralla y hacer frente a los franceses: «Veo el sentimiento que ha ocasionado a V. S. I. la noticia de que el Excmo. Sr. Don Francisco de Velasco se valga de la madera de fábrica de galeras para el montaje de la artillería de esta plaza».<sup>89</sup>

Ocupada la ciudad, claro está, cesó la actividad productiva del astillero, que se retomó una vez devuelta la plaza al monarca Carlos II, tras el tratado de Ryswick, en 1698. Las atarazanas estuvieron produciendo buques de galera hasta el estallido de la Guerra de Sucesión. Así, en 1703 se estaban construyendo en el astillero dos galeras ordinarias. Igual que hicieran su bisabuelo, abuelo y padre, don Bernardino, don Juan y don Félix, don José de Marimón tuvo que abandonar Cataluña por su adhesión a la causa *felipista*. Sin embargo, apenas tenemos datos de cuál fue su suerte durante el exilio.

Tras la finalización del conflicto, y a diferencia de lo sucedido tras la Guerra de los Segadores, Felipe V reabrió inmediatamente el astillero de galeras para reforzar su potencial naval en el Mediterráneo, que tan mermado había quedado, y poder llevar a cabo sus planes de recuperación de los territorios italianos perdidos tras el Tratado de Utrech. El rey volvió a confiar en don José de Marimón para que llevase las riendas de las reales atarazanas, pues su acreditada experiencia en su gobierno le acreditaba para volver a dirigir las. Sin embargo, durante los primeros años de su mandato, su labor se vio condicionada por dos importantes hechos. El primero, el plan de fortificación de las atarazanas, a la par que se construía la ciudadela en el otro extremo de la ciudad, que finalmente se desestimó. El segundo, la ocupación de buena parte del edificio por los pertrechos del arma de artillería, que dificultó notablemente la fábrica de galeras, puesto que algunas arcadas quedaron imposibilitadas para la construcción naval y para el almacenaje de la madera. Así, En agosto de 1715, don Joseph de Marimón escribía sobre este asunto: «No puedo dejar de hacer recuerdo a V. S. cuan preciso es el que venga la orden para que se desembarquen de las Atarazanas lo que estaba destinado para la fábrica; pues no teniendo paraje donde recogerla después de cortada y desbastada se malbaratará en los bosques».<sup>90</sup>

Tras su reapertura, José de Marimón no estuvo mucho tiempo al mando de las atarazanas por su nombramiento como consejero del Consejo de Italia, que, del mismo modo que hizo su padre, le obligó a trasladarse a la corte, siendo ya el II marqués

<sup>88</sup> AMNM, *Llibre ahont se copiaran*, f. 41, José de Marimón, sin destinatario, Barcelona, 4 de agosto de 1696.

<sup>89</sup> AMNM, *Llibre ahont se copiaran*, f. 126, José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 9 de marzo de 1697.

<sup>90</sup> AMNM, caja 871, n.º 3, José de Marimón a Francisco Antonio Ramírez, Barcelona, 10 de agosto 1715.

de Cerdañola, tras la muerte de su padre en 1721. En su lugar, se hizo cargo del gobierno del astillero su hijo Juan Antonio de Marimón, que además era conde de la Revilla, lo que consolidaba a la familia Marimón en la nobleza titulada. Juan Antonio ya aparece como superintendente de las atarazanas en 1722, cuando el tesorero de la cruzada, Francisco Antonio Ramírez, le comunicó que dispusiese todo lo necesario para comenzar la construcción de dos buques de galera sencillos, además de la capitana que ya se estaba construyendo. Ramírez le pedía que se aplicase de la mejor manera posible en la nueva fábrica:

Yo espero de la grande actividad y aplicación de V. S. solicitará con el celo que acostumbra la brevedad en todo y que desempeñara la palabra que yo he dado de que estas dos galeras han de hacer la próxima campaña, para cuyo efecto me prometo con la mayor confianza procurara V. S. acreditar el gran concepto que se ha sabido merecer por su puntualidad y aplicación al Real Servicio.<sup>91</sup>

Francisco Antonio Ramírez era un valedor del astillero barcelonés. Lo cierto es que existían serias dudas acerca de la calidad de las galeras fabricadas en Barcelona. Por eso, el rey ordenó que se trasladase a las atarazanas de Barcelona Antonio Canali, maestro de aja de la escuadra de galeras de España y buen conocedor de la navegabilidad de los buques, para que diera las medidas y gálibos correctos y construyese las nuevas galeras junto al maestro mayor de galeras Luis Verde. Por eso insistía Ramírez en que se hiciese las galeras de la mejor forma posible, para que «no nos desacrediten ese Atarazanal que tiene pocos amigos porque hay muchos que quieren sea la fábrica fuera de España».<sup>92</sup> Sin embargo, don Juan Antonio Marimón tuvo que llevar a cabo su cometido con la dificultad añadida de la ocupación de parte de las atarazanas por el arma de artillería, que no solo no había liberado el espacio, sino que había ocupado más tras las campañas de Italia de Felipe V. Este asunto, que se agravó con la llegada de un tren de artillería de más de treinta cañones que trajo el marqués de Mari en 1725, fue un quebradero de cabeza para don Juan Antonio de Marimón y sus sucesores en el cargo.

En noviembre de 1726, los temporales causaron importantes daños en la fachada marítima de las atarazanas. Don Juan Antonio revisó los desperfectos junto al ingeniero Alejandro de Retz, y ambos decidieron, como medida más urgente, que se colocasen unas «piedras de carretales todo el frente de la salida de los arcos». A continuación, el ingeniero elaboró una relación de las obras imprescindibles para garantizar la seguridad del edificio, y que ascendían a más de 2.000 libras.<sup>93</sup> Pese a las dificultades ocasionadas por la falta de espacio, durante los años siguientes el superintendente pudo cumplir las órdenes recibidas de las autoridades correspondientes. Así, ya entra-

<sup>91</sup> AMNM, caja 871, n.º 9, *Francisco Antonio Ramírez a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 19 de diciembre de 1722.

<sup>92</sup> AMNM, caja 871, n.º 9, *Francisco Antonio Ramírez a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 19 de diciembre de 1722.

<sup>93</sup> AMNM, caja 871, n.º 37, *Alejandro de Retz*, Barcelona, 15 de noviembre de 1726.

da la década de 1730, construyó y varó varias galeras, entre ellas, la capitana de España, construida en 1733, a pesar de «la estrechez de terreno que no se pueden aplicar los maestros a la obra como es menester sin embargo por mi parte se habilitara todo cuanto sea practicable en cumplimiento de lo que S. M. mande».<sup>94</sup>

Durante todo el tiempo que estuvo al mando de las atarazanas, don Juan Antonio de Marimón tuvo que hacer frente a las críticas de los oficiales de las galeras y de algunos ministros de Marina en torno a la calidad de sus buques; especialmente se destacó en esto Miquel Reggio, general de la escuadra de galeras de España, que continuamente denunció los defectos de las galeras construidas en Barcelona, principalmente por la utilización de madera verde, y la conveniencia de comprarlos en Italia. Pero también tenía algunos defensores, como el nuevo comisario general de la Santa Cruzada y obispo de Barcelona, Gaspar de Molina y Oviedo, quien, en una carta dirigida al propio Marimón, expresaba su «gran satisfacción que este al cuidado de v.m. el encargo que me dice de la real fábrica de galeras, por los buenos informes que en cada tribunal he hallado del honor con que v.m. sabe desempeñar su obligación».<sup>95</sup>

El año 1736 fue difícil, tanto para el superintendente Juan Antonio Marimón como para las atarazanas. En primer lugar, a inicios de ese año llegó una orden del rey por la que, a partir de ese momento, se tenían que aplicar en las atarazanas de Barcelona las técnicas que se utilizaban en el arsenal de Nápoles para la construcción de las galeras, y que para ello el maestro mayor de la fábrica de galeras, Juan Verde, viajase hasta allí para aprenderlas. Marimón, por su parte, siempre defendió el trabajo de su maestranza y la utilización de buenos materiales, causa principal esta última de los defectos de los buques, según los oficiales de las galeras. En segundo lugar, la llegada de otro tren de artillería que se debía alojar en el edificio volvía a arrancar un espacio a la fábrica de galeras, lo que incidiría negativamente en la actividad productiva del astillero, ya que apenas dejaba espacio para el almacenaje de la madera que estaba llegando de los bosques. Con todo, ese mismo mes de septiembre de 1736, Juan Antonio de Marimón pudo varar dos galeras, una de ellas patrona.

En 1741, Juan Antonio de Marimón dejó la superintendencia de las atarazanas de Barcelona a su hijo, también llamado Juan Antonio. Todavía no sabemos por qué menesteres dejó el superintendente su cargo. Lo cierto es que el nuevo superintendente detentaría ese oficio por muy poco tiempo, ya que a las atarazanas de Barcelona le quedaba muy poco tiempo para albergar la fábrica de galeras. La mayor parte de las arcadas del edificio estaban ocupadas por la artillería, y la actividad constructiva era ya muy difícil por la falta de espacio. Aun así, son Juan Antonio todavía pudo botar algunas galeras. Sin embargo, a finales de 1745 llegó la cédula del marqués de la Ensenada por la que se suprimía la fábrica de galeras en Barcelona y se trasladaba a Cartagena, junto con los principales oficiales de la maestranza. A Marimón, en cambio, se

<sup>94</sup> AMNM, caja 871, n.º 60, *Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general*, Barcelona, 19 de enero de 1732.

<sup>95</sup> AMNM, caja 871, n.º 78, *El obispo de Barcelona a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 3 de octubre de 1733.

le licenció del cargo y se le concedió una pensión en Barcelona de por vida. Así, Juan Antonio de Marimón y Boil fue el último superintendente de las atarazanas de Barcelona, y el que ponía fin a más de un siglo de la familia Marimón en ese cargo.

## El maestro mayor de galeras y los maestros de hacer galeras

Eran muchas las profesiones que participaban en la construcción de las galeras en las atarazanas, tanto en la fábrica de los buques en el edificio, como en otras tareas, fuera de él, como en los bosques cortando la madera o en la propia playa. Sin embargo, sobre todos ellos destaca la presencia de los maestros mayores de galeras, que ocupaban la cúspide en la cadena productiva.

Sin duda, los maestros mayores de galeras eran profesionales esenciales para el éxito de la construcción naval en el Mediterráneo de los siglos modernos. Ellos poseían el saber constructivo de las galeras que recibían mediante transmisión oral, normalmente de padres a hijos. Su conocimiento y dominio de las técnicas y las medidas o gálibos para fabricar los buques se basaba en la tradición fabril de cada arsenal y de cada maestro. Esto generó la existencia de auténticas dinastías de maestros constructores de galeras, cuyo ejemplo más representativo lo tenemos en las propias atarazanas de Barcelona, donde la familia Verde ocupó este puesto durante más de ciento cincuenta años.

Eran múltiples las funciones que tenían los maestros de galeras. La principal de ellas, claro está, era la de dirigir la construcción del buque de galera, gracias a sus conocimientos y pericia. Al poseer las medidas, ellos eran los que establecían las primeras piezas de la galera, es decir, la quilla o carena, a partir de la cual, y según su tamaño, establecían las medidas que tendría la embarcación mediante cálculos geométricos. Claro está, al tener las medidas y dirigir los trabajos de construcción, eran la máxima autoridad de la maestranza del astillero y a quien estaban supeditados todo el resto de sus trabajadores. Pero no solo dirigían la construcción de la galera, sino que también eran los encargados reconocer los bosques en busca de árboles adecuados para la construcción de galeras, y supervisar su tala, corte de la madera y su posterior traslado al astillero. Su parecer era muy valorado para todo tipo de situaciones o actividades relacionadas con la construcción naval.

Su sabiduría, experiencia y buen hacer hacían que fueran muy cotizados por los estados europeos, que no dudaban en intentar contratarlos, en muchas ocasiones de forma secreta, ya que ningún gobierno quería perder sus servicios. Y es que los monarcas necesitaban tener en sus arsenales a los mejores maestros constructores, y para ello, intentaban seducirlos con suculentos contratos y asegurándoles un mejor porvenir que su lugar de trabajo habitual. Conocemos varios casos en que la corona española trató de traer renombrados maestros al astillero catalán. Ya en 1532, se quiso contratar a un maestro que trabajaba en el arsenal veneciano, del que se tenía muy buenas referencias, pues es «docto en historias griegas y romanas y tiene tan buen ingenio que de solo esto sin otra practica ni ejercicio tiene la fama que a V. M. digo».



Sin duda alguna, se refería al afamado humanista Vettor Fausto.<sup>96</sup> El maestro entabló negociaciones secretas con el embajador español en Venecia, aseverando que deseaba entrar al servicio del emperador para poder hacer galeras para la luchar contra el Turco.



**El astillero de Johann-Wilhelm Baur, c. 1635. Inspirado durante su estancia en Roma, el artista pintó un astillero idílico. Entre otras cosas, se puede apreciar a diferentes trabajadores ocupados en sus tareas, con sus herramientas y rodeados de buques en construcción o reparación. Si bien la imagen no es específica ni de Barcelona ni de galeras, resulta muy útil para poder imaginar cómo debía de ser el trabajo en la playa y los anejos de las atarazanas.**

**([Musées de la ville de Strasbourg, M. Bertola](#)).**

Dos décadas más tarde, en 1552, el embajador del emperador en Venecia, don Francisco de Vargas, entabló contacto con varios maestros de galeras del arsenal veneciano para traerlos a las atarazanas de Barcelona. Las negociaciones se hicieron en secreto para evitar que el gobierno veneciano se enterase. Y es que, lógicamente, no permitirían que un poder extranjero interfiriese en un asunto tan esencial para un Estado como la construcción y el estado de las fuerzas navales. Con todo, en septiembre de ese año se firmaron las condiciones y pactos entre Francisco Tubiol, maestro de galeras del arsenal de Venecia, y el embajador español, por los que el

<sup>96</sup> Lilia CAMPANA, «Vettor Fausto (1490-1546), Professor of Greek and a Naval Architect: A New Light on the 16th-century Manuscript Misura di vascelli etc. di... proto dell'Arsenale di Venetia» (tesis de máster inédita, supervisada por Filipe Castro, Texas: Texas A&M University), 2010.

primero se trasladaba a Barcelona para hacer galeras para el emperador. Tubiol se comprometió a «hacer todo lo que por él [virrey de Cataluña] y el tesorero me será mandado en hacer galeras bastardas y galeras sutiles y galeotas y fustas y bergantines y otros cualesquier bajeles de remo de la calidad que se hacen en el atarazanal de esta ciudad de Venecia». <sup>97</sup>

Sin duda, el éxito de las galeras venecianas durante ese siglo hacía que los maestros que trabajaban en su arsenal fueran reconocidos como grandes constructores de buques. Los gastos y manutención del viaje hasta Barcelona debían ir por cuenta de la administración virreinal. En cuanto a su sueldo, Tubiol cobraría 16 escudos al mes, más otros dos escudos para un criado suyo y un escudo de estrenas por cada bajel varado, cuyo pago haría el capitán de la embarcación, como se acostumbraba en el arsenal veneciano. Además, el virrey debía proporcionarle una casa para que viviese con su familia «honestamente durante mi vida sin pagar dinero alguno». <sup>98</sup> Decía el embajador Vargas sobre Francisco Tubiol que tenía mucha industria y llevaba consigo varios modelos de embarcaciones. <sup>99</sup> Ese mismo año, el embajador Vargas también contrató al maestro Bernardino para trabajar en las atarazanas de Barcelona con las mismas condiciones que Tubiol. Además, pedía que, durante tres años, se pagasen otros tres escudos por su hijo Lázaro di Bernardino, y que, pasado ese tiempo, se incrementase el sueldo según sus méritos. Sin embargo, Lázaro únicamente podría trabajar a las órdenes de su padre y no a las de cualquier otro maestro del astillero. Como muestra de compromiso por parte del embajador, ambos maestros recibieron cuatro pagas de adelanto. De los maestros que Vargas logró concertar que pasasen a Barcelona, algunos se echaron atrás justo antes de partir. <sup>100</sup> No pasó eso con Tubiol, que aparece activo en el astillero catalán en 1554. <sup>101</sup>

Durante buena parte del siglo XVI, por no decir todo, en las atarazanas de Barcelona coexistieron varios maestros mayores de galeras, sin que hubiera una jerarquía entre ellos. Este hecho, particularmente habitual en la segunda mitad de la centuria, simplemente agravó el caos que ya reinaba en las atarazanas, y no se resolvería hasta que el nuevo monarca en 1599 pusiera orden. Tenemos pocos datos sobre los maestros de galeras que trabajaron en las atarazanas durante la primera mitad del siglo XVI. <sup>102</sup> Todo lo contrario que para la segunda mitad de la centuria, ya que, gracias

<sup>97</sup> AGS, EST, leg. 1.319, f. 265, *Francisco de Vargas al príncipe Felipe*, Venecia, 25 de septiembre de 1552.

<sup>98</sup> AGS, EST, leg. 1.319, f. 265, *Francisco de Vargas al príncipe Felipe*, Venecia, 25 de septiembre de 1552.

<sup>99</sup> AGS, EST, leg. 1.319, f. 265, f. 231, *Francisco de Vargas al príncipe Felipe*, Venecia, 24 de septiembre de 1552.

<sup>100</sup> Es el caso del maestro Baseyo, que devolvió las cuatro pagas de adelanto y prefirió seguir sirviendo a la Señoría. Y es que, los maestros tenían miedo de las represalias que los venecianos pudiesen hacer contra los familiares que se quedaban en Venecia, porque, de los que se marchaban, las mujeres e hijos se quedaban en la ciudad véneta hasta que lograsen establecerse y acomodarse en Barcelona.

<sup>101</sup> AGS, EST K, leg. 1.695, f. 8, *Memorial de Setantí sobre la cuarta galera que pide el Comendador Mayor que se le dé*, Barcelona, [1554].

<sup>102</sup> A. Jorge AGUILERA LÓPEZ, «Riberas enfrentadas: catalanes y genoveses, maestros mayores de las Atarazanas Reales de Barcelona (1558-1599)» en *A la sombra de las Catedrales: Cultura, Poder y Guerra en la Edad Moderna*, Cristina Borreguero Beltrán et al. (eds.) (Burgos: Universidad de Burgos, 2021): 1.821-1.840.

a la abundante documentación de que disponemos a partir de la década de 1560. Precisamente fue durante esos años cuando se puso en entredicho la reputación de los maestros catalanes, debido a la mala calidad de las galeras construidas en las atarazanas:

Las galeras que en Cataluña se han hecho por mano de maestros catalanes son pesadísimas, y así ha sido menester hacerlas tomar por fuerza a los capitanes, porque siendo de la manera que digo revienta las chusmas para hacerlas andar y siempre es necesario llevarlas arrastrando, tanto más si se arman de chusma nueva; y aunque las que hacen maestros genoveses costasen mil ducados más cada una por las causas que digo se gana harto más en ellas que no en las que hacen los catalanes, pues las unas sirven y son las que conviene, y con las otras se tiene el trabajo y daño que he dicho.<sup>103</sup>

Estas palabras de García de Toledo al rey fueron un duro golpe para los maestros mayores catalanes. La buena maniobrabilidad era esencial en las galeras, y las hechas en Barcelona carecían de ella, lo que no se podía permitir. Además, en su carta, García de Toledo advertía de lo pernicioso que era para los intereses reales la predilección del gobernador de Cataluña Pedro de Cardona, que por esos años hacía las veces de superintendente de las atarazanas, por los maestros catalanes, «que le parece que es muy gran verdad todo lo que ellos le dicen». Por eso, don García de Toledo veía indispensable la llegada de los maestros genoveses. En sus críticas, don García se refería principalmente al nuevo maestro mayor de galeras, el catalán Marc Mas. Por eso recomendaba al virrey de Cataluña, Diego Hurtado de Mendoza, que los nuevos buques no los hiciese él y los hiciesen en su lugar los maestros genoveses.<sup>104</sup>

Por su influencia y conocimiento de la materia, García de Toledo acabó imponiendo su criterio y un nuevo maestro mayor genovés llegó a Barcelona en noviembre de 1565, acompañado de otros seis maestros y seis ayudantes.<sup>105</sup> De este modo, se quería evitar a toda costa que las cuarenta nuevas galeras que se iban a construir en las atarazanas fuesen de la misma calidad que las últimas botadas. Así, García de Toledo informaba al rey sobre el envío del maestro:

Con don Álvaro [de Bazán] envió el maestro para las de Barcelona. V. M. mande que allí sea bien tratado y favorecido, porque yo le tengo muy regalado, porque es el más hábil de su oficio que yo conozco. En Barcelona tenían tacha de hacer las galeras grandes y muy gruesas, y agora por remediarla han dado en hacer estas muy sutiles y ruines. V. M. no consienta que las que han de hacer no pasen por otra mano, porque este basta, aunque fuesen ciento, si tantas se hubiesen de hacer, y el gobernador es tan apasionado por su nación que lo ruin le parece bueno.<sup>106</sup>

<sup>103</sup> CODOIN, vol. 29: 325-335, *Carta original de don García de Toledo a Felipe II*, Mesina, 25 de marzo de 1565.

<sup>104</sup> CODOIN, vol. 29: 35-36, *Minuta autógrafa de carta de don García de Toledo al duque de Francavilla, virrey de Cataluña*, Baya, 31 de enero de 1565.

<sup>105</sup> AGS, EST, leg. 332, f. 75, *El virrey de Cataluña duque de Francavilla a S. M.*, Barcelona, 11 de diciembre de 1565.

<sup>106</sup> CODOIN, vol. 29: 550-556, *Carta original de don García de Toledo a S. M.*, Mesina, 19 de octubre de 1565.

La opinión de García de Toledo sobre la manera de proceder del gobernador don Pedro de Cardona es muy clara. La llegada de este maestro genovés, que no podía ser otro que Bautista Jordán, supuso que en los años sucesivos imperase el «estilo genovés» entre la maestranza de Barcelona. Bautista Jordán ya había trabajado en las atarazanas de Barcelona durante el virreinato de García de Toledo.<sup>107</sup> Cuando este fue nombrado virrey de Sicilia en 1565, se llevó a Jordán consigo a la isla para que construyese galeras en el arsenal que proyectaba en Mesina. Pero estuvo poco tiempo allí y regresó a Barcelona ese mismo año.

Es a partir del nombramiento de Bautista Jordán en 1567 que conocemos la relación nominal de los diferentes maestros mayores que sirvieron en la fábrica de galeras de Barcelona. A finales de ese año, el rey le escribió informándole de su nuevo cargo, por el que percibiría un salario de 25 escudos al mes:

Por cuanto por la buena relación que tenemos de la persona, habilidad y suficiencia de vos maestre Bautista Jordán, genovés, y la práctica y experiencia que tenéis de fábrica de galeras y lo que nos habéis servido y esperamos que nos serviréis, es nuestra merced de os tomar y recibir como por la presente os tomamos y recibimos por maestro mayor de la fábrica de las galeras que por nuestro mandato se hacen e hicieren de aquí adelante en el atarazanal de la ciudad de Barcelona por el tiempo que fuere nuestra voluntad (...). Y como a tal, os dejen usar y ejercer el dicho oficio en las cosas y casos que lo podéis y debéis hacer sin os poner ni consentir que sea puesto estorbo ni impedimento alguno.<sup>108</sup>

Durante los años que Jordán estuvo al frente de la fábrica de galeras, hasta su muerte en 1582, fue cuando las atarazanas de Barcelona alcanzaron su mayor actividad. Durante estos quince años, de este astillero salieron más de doscientos buques para la escuadra de galeras de España para hacer frente al envite turco en el Mediterráneo. Buena parte de ellos fueron contruidos bajo las directrices del maestro mayor Juan Bautista Jordán,<sup>109</sup> entre ellas, la real de don Juan de Austria, que comandó las galeras de Lepanto. Sin duda, los primeros años de Bautista Jordán al frente de la maestranza de las atarazanas fueron los de una mayor actividad, coincidiendo con la situación de guerra total en el Mediterráneo. El punto álgido de la confrontación entre

<sup>107</sup> Apenas tenemos dos referencias acerca de los servicios prestados por el maestro Bautista Jordán antes de su nombramiento como maestro mayor de galeras de las atarazanas. La primera se trata de un memorial escrito en 1589 por el superintendente Antonio de Alzate, que lo sitúa en 1562 reconociendo unos bosques situados cerca de Vinaroz, por orden del virrey de Cataluña don García de Toledo, para evaluar la calidad de la madera y ver si podía resultar provechosa para la construcción de galeras: AGS, GyM, leg. 246, f. 281, *Relación Antonio de Alzate sobre los bosques en los confines del Principado y el Reino de Valencia*, Barcelona, 24 de marzo de 1589. La segunda es en una carta sin fecha, pero que datamos entre 1592-1593, de su hijo Bartolomé al rey, donde este pide al rey que le concediese una merced por sus servicios durante veintidós años que trabajó junto su padre en Barcelona, lo que nos sitúa a Bautista en la ciudad como muy tarde en 1560: AGS, GyM, leg. 344, f. 259, *Bartolomé Jordán a Felipe II* [Lisboa, 1592-1593].

<sup>108</sup> AGS, GyM, lib. 27, f. 319, *Felipe II al maestre Bautista Jordán*, Madrid, 17 de diciembre de 1567.

<sup>109</sup> La documentación nos ha permitido seguir el rastro de al menos ciento cuarenta galeras hechas por el maestro Bautista Jordán, aunque con toda seguridad fueron muchas más.



Felipe II y la Sublime Puerta incrementó la demanda de nuevas galeras, a la vez que la necesidad de aderezar las ya existentes no cesaba. En 1576, Bautista Jordán recibió 200 ducados como merced de parte del rey, por recomendación del virrey Hernando de Toledo, por «ser tan necesario que será justo que V. M. le haga merced»,<sup>110</sup> y es que a un buen maestro mayor de galeras había que cuidarlo, si no se quería correr el peligro de que se marchase a servir a otro señor. Sin embargo, a partir de este momento, la producción de galeras en las atarazanas cayó en picado por la crisis económica de la monarquía y el cambio de estrategia naval de Felipe II.



**Réplica de la Galera Real de Don Juan de Austria, construida en las Reales Atarazanas de Barcelona en 1971. ([Museu Marítim de Barcelona](#)).**

<sup>110</sup> AGS, GyM, leg. 81, f. 315, *Deliberaciones del Consejo de Guerra*, 24 de octubre de 1576.



Bautista Jordán continuó trabajando en las atarazanas de Barcelona hasta su muerte en 1582. A finales de ese año, el rey escribió al hijo del desaparecido maestro desde Lisboa:

Habiendo fallecido maestre Bautista Jordán (...), por la práctica que vos maestre Bartolomé Jordán, su hijo, tenéis de ello por haber trabajado y asistido en ello con el dicho vuestro padre, se ha acordado que por agora y entre tanto que proveo dicho cargo (...) os proveo de dicho oficio en la fábrica de las galeras.<sup>111</sup>

Se trataba, por tanto, de un nombramiento interino como maestro mayor de la fábrica. Esa temporalidad, que se prolongará durante seis años, como en adelante veremos, será fuente de conflicto dentro de la propia fábrica. Sin embargo, durante los años en los que Bartolomé estuvo al frente de la maestranza de Barcelona, la actividad fabril repuntó, debido al aumento del corso berberisco que asolaba las costas cristianas mediterráneas. Durante su etapa, que duró hasta 1588, cuando fue despedido y juzgado por el virrey Manrique de Lara, calculamos que se hicieron cerca de ochenta galeras.

La guerra contra el prior de Crato por la sucesión de Portugal obligó al traslado de numerosa maestranza a las atarazanas de Lisboa, que eran contratada en Sevilla. Los carpinteros de ribera y calafates que construían una galera bastarda en Lisboa trabajaban a las órdenes del maestro Pedro Catalán, quien obtuvo un óptimo resultado en su nueva galera.<sup>112</sup> Sobre la bastarda, el Marqués de Santa Cruz, don Álvaro de Bazán, decía: «Maestre Pedro Catalán y maestre Juan su compañero, han acabado la galera bastarda que V. M. le mandó hacer aquí. Ha salido muy linda galera, tanto que merece que V. M. le haga mucha merced y le mande poner en lugar donde pueda hacer otras muchas».<sup>113</sup> La primera vez que tenemos noticia de maestre Pedro Catalán es a raíz de un informe que elaboró el Consejo de Guerra en 1578, debido a su cautiverio en Argel:

Maestre Pedro Catalán que está cautivo en Argel y sirve de maestro mayor del atarazana de ella, se escribió a S. M. (...) que se deseaba venir a estos reinos y que haciéndole merced de socorrerle con mil ducados para con que comprar un navío se vendría trayendo consigo toda la maestranza de aquella fábrica que hay en la de dicha Argel por estar toda ella a su mano. Y visto en el Consejo cuán importante y conveniente cosa era sacarla de allí y quitarla a los enemigos, parecióse consultar a S. M. que se debía hacer.<sup>114</sup>

La consulta continúa con un resumen de la carta que hizo llegar con fecha de 6 de abril a través su yerno:

<sup>111</sup> AGS, GyM, lib. 38, f. 96, *El Rey al maestre Bartolomé Jordán*, Lisboa, 13 de diciembre de 1582.

<sup>112</sup> AGS, GyM, leg. 152, f. 245, *Ramon d'Oms a S. M.*, Lisboa, 9 de diciembre de 1583.

<sup>113</sup> AGS, GyM, leg. 166, f. 49, *Álvaro de Bazán a S. M.*, Lisboa, 29 de septiembre de 1584.

<sup>114</sup> AGS, GyM, leg. 88, f. 174, *Maestre Pedro Catalán cautivo en Argel*, 26 de mayo de 1578.

Que a veinticinco años que está cautivo y que en ese tiempo se ha ocupado en rescatar y hacer bien a cristianos y deseando ponerse en libertad, aunque por diversas vías lo ha probado, no le ha sido posible que ha dado muchos avisos importantes. Y que tiene a su cargo la maestranza de hacer galeotas y navíos y sin él no se podrían hacer, por cuya causa le tienen tanta guarda que de noche ni de día permiten que salga fuera de la atarazana y que, por quedar más desembarazado para poderse escapar, envío a su mujer a Valencia y tiene sus hijos en Barcelona en casa de don Pedro de Cardona y suplica que para poder ejecutarlo [el plan], se le dé una saetía u otro bajel y licencia para cargarlo de mercaderías a nombre suyo o de quien el quisiere en Valencia o Cataluña para que yendo este bajel a forma de mercancía, poniéndole otras velas que el tendrá escondidas se puede salir en él, y que este navío y licencia se entregue a Mateo Corso su yerno, casado con hija suya de quien tiene mucha confianza y es práctico en las cosas de Argel.<sup>115</sup>

Hemos reproducido el texto por su relevancia. Ciertamente, por desempeñar su oficio en la misma playa o, incluso a bordo de embarcaciones, los maestros de galeras, así como los carpinteros de ribera y los calafates, estaban continuamente expuestos a las *razzias* de los turcos y piratas berberiscos. En sus rápidos ataques a la costa, los miembros de estas profesiones eran capturados y trasladados a Argel o a otras poblaciones, donde eran fuertemente custodiados por el valor de su oficio. Así, los maestros mayores cautivos en Argel, como Pedro Catalán o Joan Barceló, una década después, tuvieron que construir, bajo presiones y amenazas, las fustas y galeotas con las que los piratas asolarían las costas cristianas.<sup>116</sup>

Aunque no tenemos detalles de cómo resultó la fuga de Pedro Catalán, sabemos que tuvo éxito y que fue a servir a la Casa de Contratación de Sevilla y a las galeras de España, hasta que acabó residiendo en la fábrica de Lisboa. Después de su paso por Portugal, junto con su segundo, el ragusiano Juan de Nicola, se desplazaron hasta Madrid por orden de rey, que los asignó a las atarazanas de Barcelona,<sup>117</sup> llegando allí el 5 de enero de 1585. Esto iniciaría un conflicto interno en la fábrica en torno a quién debía dirigir la maestranza, si el interino Bartolomé Jordán o bien el recién llegado Pedro Catalán, el cuál alegaba haber sido nombrado por el rey para dicho cargo, pero apareciendo en su cédula únicamente el título de «maestro de hacer galeras».

La visita que el rey hizo a Barcelona en 1585 le permitió informarse y comprobar por sí mismo la situación de las atarazanas, donde pudo presenciar el varo de tres galeras. Allí, el veedor y contador Pedro de Isunza le informó detalladamente de la competencia habida entre los maestros mayores tras la llegada de Pedro Catalán:

<sup>115</sup> AGS, GyM, leg. 88, f. 174, *Maestre Pedro Catalán cautivo en Argel*, 26 de mayo de 1578.

<sup>116</sup> Sobre el cautiverio de maestros mayores, carpinteros de ribera y calafates en Argel véase Alfredo CHAMORRO ESTEBAN, «Mestres d'aixa i mestres calafats a la Barcelona del segle XVII: dos exemples de confraries marítimes a l'època moderna (1599-1648)», en *Drassana, Revista del Museu Marítim de Barcelona*, 27 (2019): 57-89.

<sup>117</sup> «Consta que residieron en Lisboa hasta que S. M. les mandó venir hasta Madrid para ir a Barcelona», AGS, GyM, leg. 182, f. 158, *Relación de peticiones a S. M.* [1585]

Maestro Bartolomé Jordán sirvió en estas Atarazanas el oficio de maestro mayor después de la muerte de su padre Bautista Jordán, por cédula particular de S. M. mientras se proveyese dicha plaza. Y habrá en torno a un año, que llegó aquí maestre Pedro Catalán con cédula de S. M. por la cual le paso la plaza que tenían en Portugal (...) en estas Atarazanas de Barcelona, nombrándole en dicha cédula solamente maestro de hacer galeras y de la misma manera señaló a maestre Juan [de Nicola] su compañero (...). Y como vi tres cabezas en una casa, dio me pena, si bien consideré que eran hombres de razón, y no obstante que el maestro Bartolomé tenían título de maestro mayor y que la cédula que traía maestre Pedro Catalán no le derogaba aquel título, y que en virtud de ella no se le daba ninguna prominencia al maestre Pedro acerca del maestre Juan por lo que hacía compañero suyo.<sup>118</sup>

La situación era confusa, pero a la vez clara, se había producido una duplicidad en el cargo de maestro mayor que reclamaban tres maestros: Bartolomé Jordán, Pedro Catalán y Juan de Nicola, con la consiguiente situación de desgobierno que esto conllevaba. Pedro Isunza dedujo que, por haber asignado el rey un mayor sueldo a Pedro Catalán, 450 escudos, contra los 260 escudos que percibía Bartolomé Jordán y los 250 escudos de Juan de Nicola,<sup>119</sup> era voluntad de Felipe II que Catalán precediese a los otros dos; «y que así quería yo que los dos lo obedeciesen como a padre y él los tratase a ellos como a hijos».<sup>120</sup> Pese a que, a priori, se llegó a un acuerdo, aceptando tanto Bartolomé Jordán como Juan de Nicola el mayor rango y autoridad de Pedro Catalán, este fue el que mayores problemas generó «a causa de ser robustísimo el maestre Pedro y querer quedar solo en esta casa, en que puse la mano encubriendo lo que pude esta ambición, y procurando echar la culpa a Bartolomé porque viéndose atropellado quiso muchas veces echarse a la carga, y como digo, no se lo permití hasta tomar un palo tras él y seguirlo públicamente por las Atarazanas diciéndole mil ofensas»,<sup>121</sup> ciertamente, las maneras del maestro Pedro Catalán se caracterizaban por la violencia, apoyado, como estaba por las autoridades, como el propio Isunza y el gobernador Pedro de Cardona, que no dudaron en culpar a Bartolomé Jordán de la situación en el astillero.

Las malas artes de Catalán no quedaron aquí. Incluso, aseguraba Isunza, durante la estancia en Barcelona del rey, Catalán disparó con un pedernal a Jordán, culpándose, en cambio, a este último de haberlo hecho sobre Catalán. Se acusó a Jordán, con testigos falsos, de defraudar a la Hacienda Real en el corte de maderas en los bosques y en las propias atarazanas. Un asustado Bartolomé Jordán le confesaba a Isunza:

Y estando así el dicho Bartolomé, me vino un día y me dijo que le hacía mucho daño en no dejarle ir a Monzón (...) y que también era yo causa de que lo matarían un día, porque maestre Pedro había traído un bandido de Tortosa con otros tres forajidos

<sup>118</sup> AGS, GyM, leg. 179, f. 299, *Pedro de Isunza a S. M.*, Barcelona, 5 de diciembre de 1585.

<sup>119</sup> AGS, GyM, leg. 166, f. 3, *Relación del ejercicio y sueldo de los maestros entretenidos en las atarazanas* [Barcelona, 1585].

<sup>120</sup> AGS, GyM, leg. 179, f. 299, *Pedro de Isunza a S. M.*

<sup>121</sup> AGS, GyM, leg. 179, f. 299, *Pedro de Isunza a S. M.*

para que lo matasen, y que les había dado dinero y fianzas para darles más si lo matasen, y entendiendo que eran invenciones todas le dije que no le creía nada sino me ponía con alguno de los que sabían este trato y así lo hizo luego.<sup>122</sup>

Todo esto pudo probar Bartolomé Jordán, cosa que hizo cambiar de opinión a Isunza, que dejó de confiar en el maestro Pedro Catalán. Trató entonces el veedor de convencer al virrey de Cataluña, conde de Miranda, de las malas artes del maestro Catalán, y que llevase el caso ante «un juez desapasionado por que como maestre Bartolomé es genovés y el maestro Pedro catalán y tiene por mejor amigo al gobernador, todos los jueces de la Capitanía General lo deseaban destruir».<sup>123</sup> No se empleó el virrey en aclarar la situación, y durante cuarenta días Bartolomé estuvo sorteando los intentos de matarlo de Pedro Catalán, hasta que decidió marcharse a Monzón, con dos o tres testigos, para tratar de dar cuenta al rey de su caso.<sup>124</sup>

Era inevitable que esta situación no afectase al trabajo y, por tanto, a la calidad de las galeras. Es por ello que se encarga a Juan de Cardona, experimentando capitán de galeras y parte del Consejo de Guerra, que cuando arribase a Barcelona indagase en el asunto y pusiera solución. Cardona pudo comprobar la situación del astillero, del fraude cometido con las mejores maderas que se vendían, utilizando las de peor calidad para la fábrica de galeras. Todo lo que vio lo achacó a la falta de supervisión y control, pues no había nadie en el cargo de superintendente de las atarazanas, parcialmente cubierto por don Pedro de Isunza, pese a que no tenía experiencia en ello. En cuanto al conflicto entre los maestros, Cardona afirmó haber tenido poco trabajo para averiguar lo sucedido por ser cosa pública en Barcelona. Pese a que el maestro Catalán debía estar preso por el arcabuzazo que dio a Jordán, Cardona afirmaba verlo andar por las calles. Lógicamente, deducía Cardona que «no parece que conviene al servicio de V. M. que estén juntos».<sup>125</sup>

Lo cierto es que el rey no prescindió de ninguno de los dos –de los tres, si contamos a Nicola–, y durante los años sucesivos trabajaron conjuntamente. Felipe II optó por dejarlo todo como estaba, pues parece ser que no quiso agraviar al maestre Jordán, que había ido a presentar su caso a la corte en 1586, y por quien Pedro de Isunza mostraba su preferencia clara:

Dejando aparte la buena opinión que los dichos maestre Pedro y maestre Juan su compañero tienen de ser grandes maestros de galeras, les hace mucha ventaja el maestro Bartolomé en la experiencia de las cosas y particulares de este principado y Condados tocantes a la fábrica de galeras y sus anejos. Porque maestro Bartolomé puede medir la tierra a pies y sabe a piedras menudas lo que hay en ella, particularmente en los bosques y montes, en lo cual está tan diestro.<sup>126</sup>

<sup>122</sup> AGS, GyM, leg. 179, f. 299, *Pedro de Isunza a S. M.*

<sup>123</sup> AGS, GyM, leg. 179, f. 299, *Pedro de Isunza a S. M.*

<sup>124</sup> AGUILERA LÓPEZ, «Riberas enfrentadas: catalanes»: 1.832-1.834.

<sup>125</sup> AGS, GyM, leg. 179, f. 309, *Don Juan de Cardona a S. M.*, Barcelona, 23 de diciembre de 1585.

<sup>126</sup> AGS, GyM, leg. 166, f. 2, *Pedro de Isunza a S. M.* [Barcelona, 1585].

Además, continuaba Isunza, el maestro Jordán conocía perfectamente a prácticamente todos los maestros de la costa catalana, «como fuesen sus hermanos o criados y también todos los herreros y sabe de cada uno la suficiencia que tiene y así los aplica en las ocasiones con mucha consideración». No obstante, también sabía ser autoritario cuando era necesario y reprender a la maestranza cuando el trabajo no se hacía bien. Algo muy a favor de Jordán era el hecho de que supiera leer, escribir y contar, «que es muy esencial cosa para un maestro mayor y particularmente para afirmar las listas que se pagan en dichas atarazanas los domingos de la semana que hay fábrica, pues se hacen en presencia de un maestro mayor». Conocía los precios de los materiales que se utilizaban en la fábrica, así como señalar los sueldos que a cada uno tocaba. En general, «sabe todas las cosas y anejos de su oficio tan bien sabidas que es muy bueno para mandar y así S. M. está obligado a hacerle mucha merced».<sup>127</sup>

A pesar de que Pedro Catalán seguía insistiendo al rey con respecto a la necesidad de instituirlo con el cargo de maestro mayor,<sup>128</sup> la actividad de las atarazanas se reemprendió con normalidad. A este respecto, en noviembre de 1586, el nuevo virrey Manrique de Lara escribía: «Pedro Catalán y maestre Juan su compañero fabrican la Real y la Capitana de España y la otra [la Capitana de Portugal] maestre Bartolomé. La emulación que entre ellos hay y mi asistencia, pienso que les ha de hacer trabajar con cuidado».<sup>129</sup> En ese año de 1586, la actividad no solo se reemprendió, sino que la producción fabril de las atarazanas repuntó de manera importante. El nuevo virrey, don Manrique de Lara, debía ejecutar las órdenes del rey de construir nuevamente galeras en masa, y para ello tenía que reordenar el astillero, donde continuaba el conflicto entre los maestros mayores, y la maestranza se encontraba enfrentada y reclamando mejoras salariales. Además, Manrique de Lara quería deshacerse de Pedro de Isunza, por lo que recomendó al rey que lo destinara a otro lugar y cometido.

La búsqueda de Manrique de construir un gobierno fuerte y rodearse de gente afín, que fuesen deudores y respondieran ante él, acabó derivando en un enfrentamiento personal contra Isunza, el cual gozaba de muy buena reputación y conexiones en el principado desde que llegase en 1583. La situación llegó a tal que Manrique de Lara, buscando cómo fabricar una causa contra Isunza, intentó primero atraerse a maestre Bartolomé y hacer que él testificara en su contra, a lo que él se negó, por lo que el virrey inició un proceso nada claro contra él, lo que hizo que el maestre genovés decidiera acudir directamente al rey para aclarar cualquier acusación, y esto llevó al virrey a encarcelarlo: «por no haber querido decir y testificar lo que sabía en el proceso que mandó hacer contra el veedor y contador Pedro de Isunza (...), un proceso que

<sup>127</sup> AGS, GyM, leg. 166, f. 2, *Pedro de Isunza a S. M.*

<sup>128</sup> «Para mejor servir a V. M. suplico sea de su real servicio hacerme merced del dicho título de maestro mayor y mandar darme casa en que viva, porque sin el dicho título, no podrá V. M. ser servido ni yo podré bien mandar por no ser obedecido a causa de la variedad y diferencia de las naciones que en dicho trabajo asisten»: AGS, GyM, leg. 212, f. 239, *Pedro Catalán a Felipe II* [Barcelona, finales de 1587].

<sup>129</sup> AGS, GyM, leg. 188, f. 195, *Manrique de Lara a Felipe II*, Barcelona, 6 de noviembre de 1586.



de antes le habían achacado por pasiones particulares (...) le había mandado prender. Para tenerle en la cárcel con una cadena al cuello como le hubo cuatro meses».<sup>130</sup>

Sorprendentemente, también el maestro Pedro Catalán denunció el encarcelamiento injusto de Bartolomé Jordán:

Estando mi compañero Bartolomé Jordán para ir con licencia (...) a besar a V. M. las manos y para que le mandase hacer merced de sus servicios, dicho lugarteniente le ha mandado meter muchos días ha en la cárcel con una cadena en el cuello atado como un perro, en la cual continuamente está hasta el día presente. Y certifico a V. M. que es todo pasión contra el veedor Isunza porque no va buscando y tomando sino a los amigos del dicho veedor. Y si procede, de esta manera hará otro tanto algún día de mí y nos será forzado irnos de la tierra y dejar el servicio de V. M. a quien cuanto puedo, suplico mande soltar al dicho Jordán porque sin él, no puedo hacer cosa alguna por ser mi mano derecha.<sup>131</sup>

A Jordán se le acusó de haber sacado indebidamente materiales de las atarazanas, sin tener licencia alguna ni haber pagado su valor. El procurador fiscal de la Capitanía General le condenó el 25 de marzo de 1589 a restituir el precio de todo lo sacado del astillero y, además, a restituir el salario de tres meses. Al día siguiente, el virrey ordenó a Isunza que despidiese de empleo y sueldo a Jordán. La intención del virrey con tanto castigo era obligar a Bartolomé Jordán a testificar contra Isunza. Una vez liberado, Jordán decidió poner fin a esa situación y pretendió marcharse con su mujer y sobrino, Francisco Gandolfo, en las galeras del genovés Andrea Doria hacia su ciudad natal. Sin embargo, Isunza logró convencerle de que no regresase a Génova y fuese a la corte a denunciar su situación.<sup>132</sup> Pero la situación para Bartolomé Jordán se iba a complicar aún más. La marcha del virrey Manrique de Lara a la corte hizo que su lugar lo ocupase el gobernador don Pedro de Cardona, enemistado con los Jordán desde los tiempos de Bautista Jordán y García de Toledo. Pedro rápidamente ordenó que la mujer de Bartolomé, María, desalojase la casilla que ella y su familia habitaban en las atarazanas.

Pedro de Isunza no solo veía una injusticia lo que se estaba haciendo con Bartolomé Jordán y su familia, sino que advertía de lo perjudicial que sería para la fábrica de galeras desprenderse de sus servicios, añadiendo, además, que si esto se produjese convenía que se diera un puesto de maestro de galeras a su sobrino Francisco Gandolfo, «pues se ha perfeccionado de manera en su oficio, que de las quince galeras que he hicieron en esta última fábrica, hizo una nombrada San Francisco con sus propios gálivos y medidas (...). Y así la comenzó y acabó tan satisfactoriamente de todos».<sup>133</sup>

<sup>130</sup> AGS, GyM, leg. 267, f. 85, *Pedro de Isunza a S. M.* [Barcelona, 1589].

<sup>131</sup> AGS, GyM, leg. 228, f. 102, *Pedro Catalán a S. M.*, Barcelona, 14 de diciembre de 1588.

<sup>132</sup> AGS, GyM, 274, ff. 205-207, *Bartolomé Jordán al Consejo de Guerra y a S. M.*, Madrid a 31 de agosto, 22 de agosto y 21 de septiembre de 1589.

<sup>133</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 244, *Pedro de Isunza a S. M.*, Barcelona, 7 de mayo de 1589.

En octubre de 1589, Bartolomé Jordán, que estaba en la corte, fue destinado a servir como maestre mayor en las galeras de España, pues la actividad en Barcelona se había detenido por el brote de peste. Estuvo en Gibraltar hasta junio de 1590 aderezando las maltrechas galeras de España que vigilaban el estrecho. Posteriormente, el capitán de estas, Francisco Coloma, lo llevó a trabajar en las atarazanas de Lisboa, donde construyó algunas galeras.<sup>134</sup> Sin embargo, ya envejecido, quería regresar a Barcelona, lugar en el que había pasado la mayor parte de su vida, y acabar allí sus días: «Suplico sea de su real servicio mandarme acrecentar mi sueldo conforme a la habilidad de mi oficio, para que pueda volver a la dicha Barcelona a continuar con mis servicios y acabar en él (...) como lo hizo maestre Bautista Jordán mi padre».<sup>135</sup>

A pesar de la continua insistencia de Jordán,<sup>136</sup> parece ser que el rey no estaba demasiado por la labor, pues el capitán Coloma estaba encantado con los servicios que el genovés prestaba y, además que, ocupando Jordán la dirección de la maestranza de Lisboa se solucionaba el pleito sobre la jefatura de la maestranza de Barcelona, que quedaba ya de manera indiscutida en manos de Pedro Catalán. Bartolomé Jordán pudo regresar a Barcelona en 1600, cuando, siendo maestro mayor de las galeras de España, se le envió a las atarazanas catalanas a construir la galera capitana y la patrona de su escuadra.<sup>137</sup> A su sobrino Francisco Gandolfo, por otro lado, el rey le hizo merced otorgándole el título de maestro de hacer galeras que había ostentado su tío. Dicho cargo, en origen, fue fuente de graves problemas poco tiempo atrás, se acabó convirtiendo en un título intermedio, por debajo del de maestro mayor y por encima del de maestre de aja. Tenía, por tanto, la potestad de conducir cuadrillas de maestros, dirigir las fábricas y seleccionar la madera de los bosques, pero, en última instancia, estaba supeditado al maestro mayor, a quien sustituía en su ausencia.

Durante esos años tan convulsos en las atarazanas, el maestro Pedro Catalán trató de ganarse el favor del virrey Manrique de Lara. Este, con tal de perjudicar al partido de Isunza, le otorgó licencia y una recomendación para ir a la corte a defender su posición:

Es hombre de bien (...), es grandísimo trabajador y fiel en su oficio y hombre señalado en su arte de que puedo hacer fe como testigo de vista y así le tengo por muy digno de ser premiado (...). Le he concedido licencia por dos meses para ir a la corte y me ha parecido que, aunque rodee, vaya con el Adelantado [de Castilla] en las galeras

<sup>134</sup> «Conviene que estas galeras se fabriquen de la traza y medidas que el maestre mayor Bartolomé Jordán, que allí hizo otras dos embarcaciones a propósito para navegar en los mares de Poniente. Le ordené que de la dicha traza y medida y conforme a ellas, se hagan estas dos galeras.»: AGS, GyM, leg. 291, f. 31, *Francisco Coloma a S. M.*, Lisboa, 28 de diciembre de 1590.

<sup>135</sup> AGS, GyM, leg. 321, f. 19, *Bartolomé Jordán a S. M.*, Lisboa, 4 de mayo de 1591.

<sup>136</sup> «Está sirviendo en Lisboa y ha servido a V. M. con mucho cuidado y satisfacción y ahora por no hallarse bien de salud y tener tanto tiempo a su mujer y casa en la dicha Barcelona y él ausente de ella, pide y suplica (...) ir a servir a la dicha atarazana de Barcelona», en AGS, GyM, leg. 344, f. 258, *Bartolomé Jordán a Felipe II* [Lisboa, 1592].

<sup>137</sup> AGS, GyM, leg. 565, f. 119, *El duque de Feria al rey*, Barcelona, 11 de mayo de 1600.

hasta Cartagena, porque viendo navegar las galeras pueda mejor comprender lo que se hubiere de enmendar o perfeccionar en ellas.<sup>138</sup>

Gracias a ello, quedó oficialmente al mando de las atarazanas reales al ostentar el título de maestro mayor desde octubre de 1588,<sup>139</sup> a la vez que degradaba el rango de Bartolomé Jordán a maestro de galeras, aunque conservaba los privilegios de un maestro mayor.<sup>140</sup> Los sucesivos años en las atarazanas fueron relativamente más tranquilos y durante sus últimos años de vida intentó rescatar a un hijo suyo que continuaba cautivo en Argel.<sup>141</sup> El maestro Pedro Catalán falleció en marzo de 1594, con lo que, de nuevo, el cargo de maestro mayor de galeras quedó vacante. Durante los últimos años del reinado de Felipe II no se proveyó un nuevo maestro mayor de galeras. Al desgobierno por la falta de un maestro mayor y la competencia entre los numerosos capataces intermedios de las atarazanas<sup>142</sup> se sumó una exigua producción de buques de galera debido a que, en estos últimos años del rey Felipe II, la gestión de las escuadras de galeras se hizo mediante asiento, con lo que la construcción de los buques no se debían hacer necesaria y exclusivamente en las atarazanas de Barcelona. Lógicamente, la sensación que la monarquía podía tener del astillero catalán era de decadencia.

Únicamente serían las galeras patrona y capitana las construidas en este astillero. Fue precisamente la construcción de una galera real del agrado de Juan Andrea Doria lo que trajo desde Génova al maestre Jerónimo Verde cuando se acordó en noviembre de 1597. Este maestro llevaba años al servicio de los Doria como maestro mayor de aja de la galera del príncipe Juan Andrea Doria. Jerónimo Verde llegó con su familia y otros maestros genoveses a las atarazanas, donde comenzó su labor junto con otros maestros de galeras. En concreto, eran tres los maestros de galeras que había en esos momentos, Lorenzo Massabò, que había trabajado en Sicilia, Juan de Nicola, ya conocido por trabajar durante años en el astillero junto al desaparecido Pedro Catalán, y el genovés Francisco Corona, que también tenía amplia experiencia en la construcción de galeras. Sin duda, la visita de Felipe III a Barcelona sirvió para que el monarca conociese de primera mano la situación y dedujese que la mejor opción era nombrar a un solo maestro mayor. Y el elegido para ocupar ese puesto fue Jerónimo Verde, cuyo título recibió el 24 de junio de 1599:

Por cuanto conviene a mi servicio dar nueva orden en las cosas de las atarazanas de esta ciudad de Barcelona y entre otras quitar el abuso de haber en ellas muchos cabos maestros por los inconvenientes que resultan de ello como el tiempo lo ha mani-

<sup>138</sup> AGS, GyM, leg. 225, f. 223, *Manrique de Lara a Felipe II*, Barcelona, 10 de julio de 1589.

<sup>139</sup> AGS, GyM, leg. 271, f. 183, *Bartolomé Jordán a Felipe II*, 15 de noviembre de 1589.

<sup>140</sup> Poder tener criados a sueldo, poder llevarse parte de las astillas y residir en una casa que había dentro del recinto de las atarazanas.

<sup>141</sup> AGS, GyM, leg. 390, f. 75, *El Consejo de Guerra a S. M.*, 11 de mayo de 1593.

<sup>142</sup> Estos capataces intermedios eran los maestros de galeras, el cabo maestro de los remolares, el cabo maestro de los calafates y el cabo maestro de los entalladores.

festado, se ha acordado que tan solamente haya un maestro mayor de quien dependa la fábrica de las galeras y otras suertes de navíos. Y teniendo muy buena relación de maestro Jerónimo Verde y la plática y experiencia que tiene del arte de fabricar galeras como se ha visto por las que ha hecho en Nápoles y Génova y particularmente en la labor del buco de la galera real que fabricó (...) y se varó y echó a la mar por el mes de abril pasado de este año y las buenas partes que conciernen a su persona y entendimiento que así conviene a mi servicio y bien de la dicha fábrica (...), es elegido y nombrado (...) maestro mayor de las dichas atarazanas.<sup>143</sup>

El nombramiento de Jerónimo Verde como maestro mayor de galeras inició un nuevo período en las atarazanas de Barcelona ya que, desde ese momento y hasta el traslado de la fábrica de galeras a Cartagena, el cargo de maestro mayor de galeras siempre lo ocupó un miembro de esta familia, que logró consolidarse en el puesto.<sup>144</sup>

Además, el rey nombró a un nuevo y único maestro de hacer galeras que ejercería oficialmente de capataz. El nombramiento respondía a tener cubiertas las posibles ausencias del maestro mayor en el astillero, por el motivo que fuera. Teniendo, como se tenía, buenos informes del maestro Francisco Corona,<sup>145</sup> de su práctica y experiencia, se decidió que fuera él quien ocupase el cargo de maestro de galeras; eso sí, «que haya de estar subordinado al dicho maestro mayor Jerónimo Verde para hacer y ejecutar todo lo que él le ordenare tocante a la fábrica». Mientras tanto, el siciliano Lorenzo Massabò y el ragusiano Juan de Nicola fueron trasladados –conservando sus cargos de maestros de hacer galeras–, a las atarazanas de Mesina y Nápoles, respectivamente. Por otro lado, aunque no sabemos qué ocurrió durante esos primeros años con Francisco Gandolfo, todo indica que permaneció en Barcelona, porque, al menos, su hijo Bernardino ingresó en la cofradía de maestros de aja de Barcelona, e incluso llegó a entroncar familiarmente con los Verde. Eso sí, no sabemos si conservó su título de maestro de hacer galeras.

Jerónimo Verde construyó galeras en las atarazanas durante cuatro décadas. Durante todo este tiempo, Verde construyó un ingente número de buques, siempre guardando celosamente las medidas y las técnicas. En este sentido, Verde siempre se negó a que otros maestros construyesen galeras, como ocurrió en 1617 con Joan Cona, que acababa de recibir un entretenimiento en las atarazanas y la orden de asentar una galera con el beneplácito de Jerónimo Verde. En 1624, ya con 66 años y más de 50 años al servicio del rey, solicitó que le sucediera en el oficio de maestro mayor su hijo Juan Bautista Verde, de 38 años de edad y que servía en la capitana de España como cabo maestro de aja. Sin embargo, el rey desestimó su petición, aunque su hijo fue destinado a trabajar de nuevo en las atarazanas junto a su padre.

<sup>143</sup> AGS, GyM, lib. 82, ff. 325-326, *Nombramiento de maestro mayor de las atarazanas de Barcelona en Jerónimo Verde*, Barcelona, 24 de junio de 1599.

<sup>144</sup> Sobre esta familia véase Alfredo CHAMORRO ESTEBAN: «Los Verde: una familia de maestros mayores de galeras en las Atarazanas de Barcelona», en *Revista de Historia Naval*, 148, 2020: 29-56.

<sup>145</sup> Francisco Corona había servido de maestro de aja en la galera real en tiempos de don Juan de Austria y don García de Toledo hasta que llegó a las atarazanas de Barcelona en 1592.

Así, Jerónimo Verde continuó su labor al frente de la maestranza unos cuantos años más.

En 1625, don Bernardino de Marimón, nuevo superintendente de la fábrica de galeras, planteó la posibilidad de que el maestro mayor Jerónimo Verde hiciese escuela en las atarazanas los domingos por la tarde, dada su avanzada edad y la falta que había de maestros de aja.<sup>146</sup> La idea que planteaba Marimón era del todo acertada si se contase con el sí del maestro mayor; sin embargo, este estaba más centrado en conseguir la sucesión de su oficio para alguno de sus hijos que en compartir sus conocimientos con el resto de profesionales. Es por eso que solicitó rápidamente la plaza que ocupaba Joan Cona, que había sido promocionado, para su hijo Nicola.<sup>147</sup> Así, la idea de la escuela de maestranza quedó en agua de borrajas. En 1627, Verde se negó otra vez a que Gabriel Alomar pusiese en astillero un buque de galera sencilla, pues solo él podía dirigir los trabajos de construcción. Gabriel Alomar, al igual que Joan Cona, era otro de los cuatro entretenidos que, en ese momento había en las atarazanas. Los otros dos eran hijos de Jerónimo Verde, Andrea y Nicolás.

Desconocemos el año en que murió Jerónimo Verde, pero sí sabemos que, finalmente, le sucedió su hijo Juan Bautista, como el viejo maestro quería. Sin embargo, a primeros de 1640, Juan Bautista murió, con lo que su hermano Jerónimo Verde solicitó el puesto por los años de servicio de su padre al frente de la maestranza. Por su parte, la solicitud de Jerónimo Verde contaba con la aprobación del superintendente Marimón, por los años trabajados junto a su padre y «agora últimamente una galera que ha sido tan regente y buena como cuantas han salido de estas atarazanas», y lo tomaba por muy apto para ocupar el puesto.<sup>148</sup> Felipe IV aceptó la propuesta de Marimón y Jerónimo Verde fue nombrado nuevo maestro mayor de la fábrica de galeras, permitiendo así a su familia retener el cargo. Sin embargo, no estuvo mucho tiempo desempeñando su oficio ya que el estallido de la revuelta de los Segadores, en el verano de 1640, detuvo repentinamente la actividad de las atarazanas y le obligó a exiliarse fuera de Barcelona. Jaume Pere Jaume, uno de los principales maestros de galeras de las atarazanas y uno de los hombres con mayor peso en la cofradía de los carpinteros de ribera de Barcelona, a finales de abril de 1642, se comprometió con las autoridades francesas a adobar y varar las dos galeras que se habían quedado sin terminar al estallar la revuelta.<sup>149</sup>

Jerónimo Verde encontró refugio en Cartagena, donde participó en el aconcho de las galeras de la escuadra de España, tras su nombramiento como maestro de aja

<sup>146</sup> AGS, GyM, leg. 923, s. f., *Bernardino de Marimón al rey*, Barcelona, 27 de septiembre de 1625.

<sup>147</sup> AGS, GyM, leg. 923, s. f., *El virrey de Cataluña y obispo de Barcelona, don Joan Sentís, al rey*, Barcelona, 25 de octubre de 1625.

<sup>148</sup> ACA, G, SC, n.º 9.239, s. f., *don Bernardino de Marimón al conde de Santa Coloma*, Barcelona, 7 de marzo de 1640.

<sup>149</sup> Los representantes franceses (el caballero de Vins, del hábito de San Juan y Monsieur Sengermen) establecieron con Jaume Pere Jaume las obras que faltaban para poder acabar las dos galeras. Dicho trabajo debía estar acabado en el plazo de un mes, y cobraría por él 1.900 libras barcelonesas: AHPB, *Francesc Lentisclà*, 710/41, 24 de abril de 1642.



de esas galeras. En 1644 se trasladó al Puerto de Santa María, donde construyó algunas galeras y donde permaneció, al menos, hasta 1651.<sup>150</sup> Cuando en la década de 1660 la monarquía decidió reabrir de nuevo las atarazanas, Jerónimo Verde se encontraba en Cartagena, donde estaba evaluando el buque que debía reconvertirse en real para trasladar a Margarita Teresa de Austria hasta Italia.<sup>151</sup> Pese a que la primera opción para que fuese maestro mayor de las atarazanas no era Jerónimo, sino un maestro y su hijo que trabajaban en Nápoles, apellidados Salinero, «que se hallaban con las medidas de un hermano suyo, que fue grande hombre, y cavo maestro del Magistrado de Galeras en Génova»,<sup>152</sup> finalmente estos no vinieron y el rey ordenó a Verde que se trasladase a Barcelona para iniciar la construcción de tres galeras y una falúa real, también para el viaje de Margarita. Así que, a finales de 1664, encontramos de nuevo a Jerónimo Verde en Barcelona, recuperando el puesto que otrora ocupó su padre.

Sin embargo, Jerónimo no gozaba de la confianza plena del rey y, en enero de 1665, insistía en el envío de los Salinero a Barcelona, y en caso de que no llegase, que ocupase el puesto de maestro mayor mientras no hubiera otro. Finalmente, los Salinero no vinieron, y Jerónimo Verde construyó galeras en Barcelona hasta su muerte en 1684. Bartolomé José Verde sucedió a su padre en el cargo, con lo que la familia conseguía retener el oficio. Lo hizo en unos momentos difíciles en que la amenaza y ocupación francesa sobre algunas zonas del principado le privó de algunas zonas de provisión de maderas, hierro y, sobre todo, de la maestranza de los poblados de la costa catalana que habían caído en manos de Luis XIV. En 1695 solicitó que los 35 escudos que cobraba al mes aumentasen a 50 escudos, como habían cobrado su padre y abuelo, por sus más de cuarenta años al servicio del rey en las atarazanas de Barcelona. Esta solicitud fue rechazada, porque en 1700 volvió a solicitarla. La guerra con Francia culminó en 1697, con los bombardeos y posterior ocupación francesa de Barcelona, que detuvieron la actividad de las atarazanas hasta la devolución de la ciudad a Carlos II, en 1698. Bartolomé José continuó fabricando galeras hasta el estallido de la Guerra de Sucesión que le obligó, como ya le pasara a su padre, a abandonar Barcelona junto a su hermano Luis. Pocos datos tenemos de su exilio, aunque aparece un documento de 1715 que lo sitúa en Nápoles.<sup>153</sup>

Una vez finalizado el conflicto, Felipe V ordenó la reapertura inmediata de la fábrica de galeras en las atarazanas, y nombró como maestro mayor de galeras a Luis Verde, hermano de Bartolomé José, con el mismo sueldo de 35 escudos, aunque posteriormente el rey le concedió 15 escudos más al mes. Enseguida, Luis Verde se dispuso a realizar la tala de árboles para obtener la madera de las galeras, y empezó la construcción de dos buques. El maestro mayor tuvo muchas dificultades para man-

<sup>150</sup> Ese año Jerónimo pidió al rey que le hiciese merced de una ayuda económica para sustentar a su familia, es decir, su esposa, sus siete hijos y dos hijas: AGS, GyM, leg. 3.311, s. f., *El Consejo de Guerra al rey*, Madrid, 4 de diciembre de 1651.

<sup>151</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Jerónimo Verde*, Puerto de Cartagena, 25 de julio de 1664.

<sup>152</sup> AGS, EST, leg. 3.286, 179, s. f., *El Consejo de Estado al rey*, Madrid, 16 de julio de 1663.

<sup>153</sup> AMNM, caja 871, n.º 2, Barcelona, 20 de julio de 1715.

tenerse en el puesto debido a, según los oficiales de las galeras, los defectos de fabricación de sus buques. Por eso, en 1722, el rey ordenó que para las dos nuevas galeras que se tenían que construir en las atarazanas se trasladase hasta allí Antonio María Canali, maestro de aja de la galera *San Genaro* de la escuadra de España y «uno de los más diestros que hay hoy».<sup>154</sup> Canali era el que debía dar las medidas de los nuevos buques y coordinarse con Luis Verde en su construcción. Sin embargo, su llegada a Barcelona se retrasó y cuando, finalmente, Luis Verde ya había puesto las quilla, Canali inspeccionó las medidas de las piezas hechas y dio su visto bueno, aunque con algunos matices.

Luis Verde no tuvo facilidades a la hora de desempeñar su oficio. A los defectos de los buques que cuestionaban su calidad como maestro mayor de galeras había que sumar la falta de dinero, la utilización de maderas verdes y, sobre todo, la ocupación de buena parte de las atarazanas por el arma de artillería. Todas estas dificultades condicionaron la producción de los buques, aunque el maestro pudo cumplir con los encargos realizados, incluso con buenos resultados, como la capitana que se echó al agua en 1725. No tenemos mucha información sobre Luis Verde ni sobre cuántos años ocupó el puesto de maestro mayor. Sin embargo, tras su muerte, le sucedió en el cargo su hijo José, que aparece en 1731 como maestro mayor interino. En febrero del año siguiente, José Verde se lamentaba al superintendente de que desde su nombramiento interino no había cobrado nada en relación con el oficio desempeñado.<sup>155</sup>

La posición de José Verde al mando de la maestranza se vio favorecida por el ascenso de su cuñado Francisco Presas a entretenido y, sobre todo, por la promoción de Antonio María Canali a maestro de aja de las galeras de España, lo que significaba que lo alejaba del astillero y dejaba de ser, de este modo, un posible competidor para el puesto. Del mismo modo que le pasó a su padre, las galeras construidas bajo su dirección no fueron de gran calidad, y su durabilidad y maniobrabilidad fue cuestionada continuamente por los oficiales de las galeras. Hasta el punto de que, en 1735, Felipe V ordenó que, a partir de ese momento, las galeras hechas en las atarazanas de Barcelona debían construirse según las técnicas utilizadas en el arsenal de Nápoles, para lo cual se ordenó que el maestro José Verde y Francisco Presas fueran allí para aprenderlas.<sup>156</sup> Allí firmaron un documento en el que se comprometían a emplear las técnicas aprendidas y a subsanar los defectos de fabricación que se producían.

Antes de regresar a Barcelona, los dos maestros visitaron los astilleros de Civitavecchia, Pisa y Génova para conocer los modos de trabajo que allí usaban. Llegaron a Barcelona a finales de junio de 1736, donde informaron al superintendente de

<sup>154</sup> AMNM, caja 871, n.º 9, *Juan de Ramírez a don Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 19 de diciembre de 1722.

<sup>155</sup> AMNM, caja 871, n.º 61, *Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general*, Barcelona, febrero de 1732.

<sup>156</sup> AMNM, caja 871, n.º 92, *Juan Antonio de Marimón al obispo de Málaga*, Barcelona, 17 de marzo de 1736.

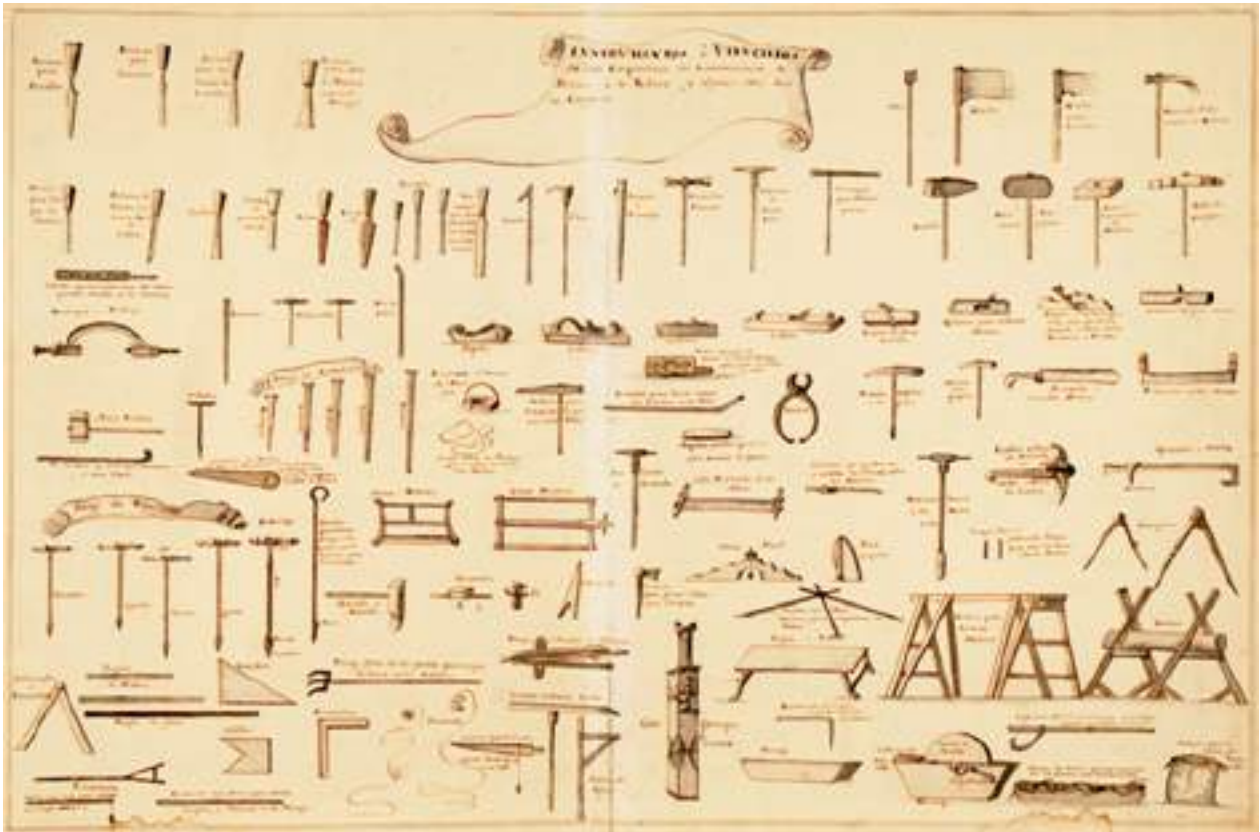
las atarazanas don Juan Antonio de Marimón de todo lo visto y observado. En septiembre de ese año se vararon dos galeras que, a priori, parecían ser de gran calidad. Sin embargo, dos años más tarde ambas estaban ya muy deterioradas y con las crujías podridas. Y es que la orden de montar las crujías con madera de roble, en lugar de pino, como se venía haciendo tradicionalmente, no había dado resultado, y las crujías se pudrían con mayor rapidez. Por lo tanto, las autoridades decidieron volver al sistema antiguo y montarlas con madera de pino melis de Tortosa.

Los años siguientes fueron duros para José Verde. El día a día en el astillero se veía gravemente perjudicado por la ocupación de los arcos de la fábrica de galeras por los pertrechos de artillería, lo que impedía el almacenaje de la madera y la labor de la maestranza. Aun así, en 1743, José Verde y el comisario de montes y plantíos de Cataluña, don Marcos Antonio de la Llera, marcharon al monte para talar trescientos árboles para dos galeras más que, sin saberlo Verde, serían las dos últimas fabricadas en las atarazanas de Barcelona. Porque en noviembre de 1745, el marqués de la Ensenada emitió la cédula real por la que se trasladaba la fábrica de galeras a Cartagena. En esa cédula se especificaban los nombres de aquellos que también debían trasladarse a Cartagena, entre los cuales estaba el de José Verde. No sabemos nada acerca del futuro del maestro mayor ni qué fue de sus descendientes; así como no sabemos si su familia permaneció en Barcelona o también marchó a Cartagena. Lo que sí podemos asegurar es que la cédula de Floridablanca ponía fin a más de ciento cincuenta años de servicio de la familia genovesa Verde a la Monarquía hispánica, a las Reales Atarazanas de Barcelona y a las galeras de España.

## La maestranza de las atarazanas: carpinteros de ribera, calafates y remolares

Eran muchos los oficios que participaban en la construcción de las galeras: carpinteros de ribera, también llamados maestros de aja o azuela, calafates, remolares, herreros, veleros, boteros, carreteros, serradores, bosqueroles, pintores y doradores, escultores, etc. Sin embargo, por maestranza de las atarazanas entendemos aquellos artesanos u oficiales que construían el armazón del buque, es decir, los carpinteros de ribera y los calafates. Así lo advertía Isunza en un memorial dirigido a Felipe II en 1584: «se han introducido con la maestranza los fusteros y aserradores en el memorial (...) que han dado a S. M.», y no deberían ser tenidos en consideración ante la posible mejora de su situación, porque «los fusteros, aserradores, ensanchadores y peones, no han tenido nombre de maestranza, porque la legítima es y ha sido, solo los maestros de aja y calafates».<sup>157</sup>

<sup>157</sup> AGS, GyM, leg. 182, f. 33, *Relación que envía el conde de Miranda sobre el acrecentamiento de jornales que pretende la maestranza de la atarazana de Barcelona*, Barcelona, 30 de noviembre de 1585.



***Instrumentos y utensilios de los carpinteros de construcción, de blanco y de ribera y algunos otros de los calafates. En el Diccionario de Arquitectura Antigua y Moderna de Juan José Navarro, Marqués de la Victoria, 1756. El tratado del Marqués de la Victoria es un conjunto documental único y de gran utilidad por lo detallado de sus explicaciones y las numerosas y excelentes ilustraciones que contiene, en el MMB se puede consultar un facsímil de la obra (Ministerio de Defensa. Archivo Museo Naval de Madrid, Ms. 2463, f. 27).***

Los carpinteros de ribera eran los encargados de labrar las piezas de madera y construir la estructura del buque, siguiendo las instrucciones de los maestros de galeras; también eran conocidos con el nombre de maestros de aja o de azuela, por ser esta su herramienta principal. Los calafates, en cambio, se encargaban, en primer lugar, de sellar las juntas con estopa y brea, a fuerza de mazo y otros instrumentos (azuelas, martillos, hachas, barrenas, etc.) y, en segundo, de impermeabilizar el casco, cubierta y masteleros con varios productos resinosos (estopa, brea, alquitrán y pega).<sup>158</sup> Normalmente, el número de calafates era bastante más reducido que el de los carpinteros de ribera, por lo que, en numerosas ocasiones, estos asumieron su rol en caso de necesidad, como bien explica el virrey Fadrique de Portugal, pues ante la falta de calafates:

Ante de ayer llegaron aquí setenta u ochenta calafates de Vizcaya y Guipúzcoa y aunque se han tardado, vienen a buen tiempo y en pocos días que trabajen no tenemos necesidad de ellos, porque acá tenemos otros setenta de la Terra y porque acos-

<sup>158</sup> Lourdes ODRIOZOLA OYARBIDE, «La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVIII», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Navales del País Vasco*, 2 (1998): 135.

tumbran los calafates a clavar las galeras, quitámosles este trabajo y habemos hecho barrenar y clavar a los maestros de hacha, que hay muchos, y con esto nos íbamos remediando lo mejor que podíamos, más con esta gente que es venida, vizcaína y guipuzcoana, somos fuera de la necesidad de los calafates.<sup>159</sup>

Por eso, en las ordenanzas de la cofradía de los calafates de Barcelona, de 1599, se prohibía esta práctica habitual de los carpinteros de ribera.<sup>160</sup>

La existencia de una tradición constructiva naval en las costas catalanas está bien documentada y estudiada en los siglos medievales.<sup>161</sup> En este sentido, la expansión de la Corona de Aragón por el Mediterráneo fue exitosa, gracias al trabajo de estos artesanos que proporcionaron al rey los barcos necesarios para sus escuadras. Las atarazanas de Barcelona fueron concentrando cada vez un número mayor de artesanos, erigiéndose en un centro productivo y tecnológico de primer orden y, por tanto, polo de atracción para los profesionales del gremio que veían en él un centro donde incrementar sus ingresos. En este sentido, el bienestar socioeconómico de estos artesanos estaba estrechamente relacionado con las necesidades navales del rey y su política naval.<sup>162</sup> Sin embargo, la crisis bajomedieval que acabó con el esplendor de la Corona de Aragón y su dominio en el mar se tradujo, lógicamente, en un importante declive de la actividad productiva de las atarazanas y, por consiguiente, de los artesanos que trabajaban en ella.

Al paulatino descenso de la actividad constructiva en las atarazanas se sumó el estancamiento de los salarios y el alza de coste de la vida, lo que obligó a mu-

<sup>159</sup> AGS, EST K, leg. 1.691, f. 49, *El Arzobispo de Zaragoza a S. M.*, Barcelona, 5 de marzo de 1537.

<sup>160</sup> AHCB, *Gremios, Calafates i Maestros de Aja, Copia de les Ordenanzas de 1599*, n.º 23.

<sup>161</sup> Sin duda, la construcción naval en Cataluña ha suscitado un mayor interés entre los medievalistas que entre los modernistas. En primer lugar, cabe destacar las páginas que Claude CARRÈRE dedicó en su obra a la construcción naval en la Barcelona bajomedieval: *Barcelona 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi* (Barcelona: Curial, 1977), vol. I: 191-210. Destaca también el artículo de Antoni RIERA I MELIS: «La construcció naval a Catalunya a les vespres dels grans descobriments geogràfics (1350-1450)», en *Revista d'Història Medieval*, 3 (1992): 55-78. Sobre las cofradías de oficio relacionadas con el mar cabe destacar a José Damián GONZÁLEZ ARCE: «Las cofradías del mar en la Corona de Aragón (siglos XIII-XV)», en *Espacio, Tiempo y Forma, Serie III, H.ª Medieval*, 21, 2000: 285-310. En la actualidad, el mejor trabajo sobre construcción naval en los siglos medievales es el de Marcel PUJOL I HAMELINK: *La construcció naval a Catalunya a l'Edat Mitjana* (Barcelona: Base, 2012). Del mismo autor, véase también: «La construcción naval medieval en Cataluña (siglos XIII-XV): un mismo principio, diversos procesos», en *IKUWA V, Actas del V Congreso Internacional de Arqueología Subacuática 2014* (Cartagena: Ministerio de Educación Cultura y Deporte, Subdirección General de Documentación y Publicaciones, 2016): 731-745, y «La construcción naval y la navegación bajomedieval en la Corona de Aragón: un estado de la cuestión», en *Índice Histórico Español*, 130 (2017): 71-105. Recientemente, ha aparecido el trabajo de A. Jorge AGUILERA LÓPEZ: «La maestranza de las Atarazanas Reales de Barcelona durante el siglo XVI», en *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, 38 (2018): 51-85. Finalmente, cabe destacar el artículo de Alfredo CHAMORRO ESTEBAN: «Mestres d'aixa i mestres calafats a la Barcelona del segle XVII: dos exemples de confraries marítimes a l'època moderna (1599-1648)», en *Drassana. Revista del Museu Marítim de Barcelona*, 27, 2019: 58-88.

<sup>162</sup> ORSI LÁZARO, M., *Els senyors de la mar. Tecnologia, cultura i gent de mar en l'expansió catalana a la Mediterrània (1228-1410)* (Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2018): 145.



chos miembros de estos oficios a redirigir su vida profesional a otros sectores económicos. Y es que los carpinteros de ribera y calafates cobraban menos cuando trabajaban en la construcción de galeras reales que cuando lo hacían para particulares o instituciones. Surgió, de este modo, uno de los talones de Aquiles de las atarazanas de Barcelona: la falta de maestranza. Por eso, cada vez que el rey ordenaba la construcción en las atarazanas de galeras reales, era necesaria la búsqueda de estos profesionales por los pueblos de la costa catalana, para reclutarlos y llevarlos a Barcelona.

En este sentido, cabe destacar que, al ser las atarazanas un espacio real, la labor que se desempeñaba en su interior se consideraba beneficiosa para la cosa pública, lo que permitía al rey obligar a sus vasallos a trabajar, ya fuera dentro del arsenal o fuera de él.<sup>163</sup> Esto significaba que, cuando el rey ordenaba la construcción de nuevos buques de galera, toda la maestranza estaba obligada a trabajar en las atarazanas de Barcelona, bajo la amenaza de penas para aquellos que rehusasen hacerlo. Además, esta obligación de trabajar a la que tenía derecho el rey también afectaba a los bosqueroles, serradores, y carreteros, que llevaban la madera a las atarazanas, maestros veleros, herreros, cordeleros, es decir, a todos aquellos artesanos que participaban en la construcción de las galeras.

Durante buena parte del siglo XVI, la maestranza y el resto de artesanos eran contratados en masa cada vez que había fábrica. Gracias a los libros contables, sabemos que, entre lunes 2 y sábado 8 de octubre de 1502, 125 maestros de aja, 36 calafates, 9 remolares y 15 fusteros trabajaron en las nueve galeras que en las atarazanas se construían para el pasaje de Fernando el Católico a Nápoles.<sup>164</sup> En cambio, durante el mes de abril de 1566, 544 trabajadores participaron en la construcción de once galeras –una de ellas bastarda– para Felipe II. Entre ellos había 361 maestros de aja, 93 calafates, 28 serradores, 36 peones, 7 fusteros y 19 sobrestantes, incluidos hijos y mozos.<sup>165</sup>

<sup>163</sup> Albert ESTRADA-RIUS, *La Drassana Reial de Barcelona a l'Edat Mitjana. Organització institucional i construcció naval a la Corona d'Aragó* (Barcelona: Museu Marítim de Barcelona y Angle Editorial, 2004): 67.

<sup>164</sup> ACA, RP, MR, vol. 2337, ff. 62r-67v, *Cuenta de los jornales pagados por Bartolomé Ferrer*.

<sup>165</sup> AGS, CMC, 1EP, leg. 1.005, ff. 39v-49r, *Libro de cuentas de la fábrica de las cuarenta galeras en las atarazanas de Barcelona*, Barcelona, 1 de marzo de 1567.



**Recreación de las Reales Atarazanas de Barcelona en la segunda mitad del siglo xvi.  
(Dibujo: Josep R. Casals).**

Cuando la maestranza era muy numerosa, como en estos casos, era habitual que se nombraran capataces. En el caso de los calafates, estos capataces recibían el nombre de cabo maestro de los calafates y, claro está, trabajaba bajo la supervisión del maestro mayor de las atarazanas. Lógicamente, se elegían a los de mayor experiencia, como explica el veedor, contador y comisario general interino, Pedro de Isunza, al decir que tradicionalmente «se nombra el más antiguo y de mejor plática».<sup>166</sup> Esta distinción, junto con otros nuevos cargos otorgados por el virrey Manrique de Lara en su intento de reforma de la maestranza, causó agitación y malestar, pues eran dados como títulos, con sus privilegios y sueldo ordinario. Por eso, en su calidad de comisario general de la fábrica de galeras, Isunza denunciaba que se le hubiese dado ese título al cabo maestro de los entalladores, Jerónimo Urpín, y al de los calafates, Francisco Griego:

No es justo que gane sueldo ordinario como el maestro mayor de la fábrica de las galeras y sus compañeros, sino tan solamente los días que trabajase el dicho cabo maestro de los fusteros, así como tampoco lo gane el cabo maestro de los calafates (...). Nunca hubo cabo maestro de fusteros con título, ni tuvo sueldo ordinario (...), y lo poco que importa este oficio, pues el que verdaderamente lo administra es el maestro mayor de la fábrica de las galeras, y así es fuerza que de aquí adelante haya controversia entre

<sup>166</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 247, *Pedro de Isunza a Felipe II*, Barcelona, 9 de marzo de 1589.

estos maestros, pues el cabo de los fusteros podrá decir que el maestro mayor no tiene que meterse en su oficio, de que ha de resultar confusión y mala administración (...).<sup>167</sup>

La titularidad de estos cargos intermedios se oficializó con la concesión de un entretenimiento que aseguraba al que lo recibía trabajo y sueldo en las atarazanas de Barcelona, independientemente de si se construían o no galeras. Estos entretenidos eran bastante numerosos en el siglo XVI, pero fueron reduciéndose a medida que disminuyó la producción. En 1600 había en el astillero 17 entretenidos, pero durante la segunda mitad del siglo XVII su número se estabilizó en cuatro. Por eso, tras la muerte, a finales de 1693, del entretenido Alexos Llunell, don José de Marimón solicitaba encarecidamente que «por haber grande falta de oficiales reconocía de conveniencia el proveer dicho entretenimiento en una persona inteligente en el arte».<sup>168</sup> En 1696, la Junta de Galeras acordó solicitar al superintendente una relación de todos los oficiales que trabajaban en las atarazanas y el oficio que ocupaban cada uno de ellos, los sueldos que gozaban y si estos estaban situados o no. Marimón envió la relación a la Junta, pero informando que:

Esta fábrica se halla muy falta de entretenidos que son unos sujetos los más prácticos de ella que cuidan de dar las medidas cuando se labra la madera y ver asentar las piezas en los buques ajustándolas como se debe, que vienen a ser como ayudantes del maestro mayor, respecto de que este (siendo muchos los maestros de hacha que trabajan), no puede asistir a todos y porque al presente son solo dos [Luis Verde y Pedro Llopart] los entretenidos que hay, conviene que S. M. se sirva de proveer la plaza de otro con doce escudos que está vacante por Alexos Llunell que murió en agosto de 1693.<sup>169</sup>

En 1715, tras la finalización de la Guerra de Sucesión, don José de Marimón y el maestro mayor, Luis Verde, propusieron que se nombrasen cuatro entretenidos, con un sueldo cada uno de 15 escudos al mes. Los elegidos fueron Francisco Verde, Josep Llopart, Francesc Ferrer y Francesc Preses. Por otro lado, propusieron como maestro mayor de calafates a Francesc Vila, quien cobraría el mismo sueldo que los entretenidos, a pesar de no serlo él.<sup>170</sup> En 1725 murió el maestro mayor Josep Llopart, especializado en la construcción de las popas, por lo que a veces quedaba registrado en la documentación como maestro de popas. Don Juan Antonio de Marimón propuso para sucederle en el puesto a su hijo Carlos Llopart, por haber trabajado en los buques anteriormente fabricados en las atarazanas y por «la práctica que por haber visto en este trabajo tiene y de los papeles y medidas de sus antecesores para el mejor gobierno le considero bueno para este empleo de maestro de popas».<sup>171</sup> En octubre de ese

<sup>167</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 247, *Pedro de a S. M.*, Barcelona, 9 de marzo de 1589.

<sup>168</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 28, *José de Marimón a García de Bustamante*, Barcelona, 1 de enero de 1694.

<sup>169</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 38, *José de Marimón a la Junta de Galeras*, Barcelona, 4 de febrero de 1696.

<sup>170</sup> AMNM, caja 751, n.º 1, *Juan Antonio Gil de Taboada a José de Marimón*, Madrid, 8 de junio de 1715.

<sup>171</sup> AMNM, caja 871, n.º 31, *Juan Antonio de Marimón y Velasco al obispo Inquisidor General*, Barcelona, 21 de julio de 1725.

mismo año todavía estaban vacantes dos entretenimientos en el astillero, el anteriormente citado de maestro de popas y otro de carpintero de ribera.<sup>172</sup> Por último, destacamos el caso del maestro de aja Jaime Mas, que en 1739 recibió la merced de un entretenimiento por su labor en la construcción de varios buques de galera y por su inteligencia y practica en esa profesión.<sup>173</sup>

Sin embargo, era habitual que el resto de la maestranza trabajase a destajo, es decir, se los contrataba para la obra en cuestión y, una vez finalizada, se les despedía. Los trabajadores tenían un salario por día trabajado, y el domingo se les daba la paga,<sup>174</sup> estando presente el maestro mayor o el cabo maestro de turno, así como los demás oficiales del rey (el veedor, el contador, el pagador, el escribano...), que tomaban nota, llevaban las cuentas y observaban que no hubiese fraude. Este sistema de trabajo significaba para la Hacienda Real un menor coste en sueldos que el trabajo a precio cerrado.

En la fábrica también colaboraban los hijos, criados y aprendices de los diferentes maestros y artesanos. Esto fue un tema de disputa por el gran número que algunos de los artesanos tenían, pues tenían asignado un sueldo y muchas veces solamente existían en las nóminas, no acudiendo nunca al trabajo. Es por ello que hubo de limitarse su número de y restringirse los pagos, siendo simplemente privilegio de algunos de los maestros poder sobrepasar dicho número o, simplemente, tener uno: «no [se] pueda señalar (...) ningún salario a los aprendices ni hijos de maestros sino fuere con intervención y en presencia de los oficiales de la hacienda». Al mismo tiempo que se proponía exceptuar de esta limitación a los maestros catalanes:

Conviene mucho al servicio de S. M. mande que de aquí adelante no se admita ni pasen criados ningunos a los dichos maestros, sino tan solamente a los que en la costa de Cataluña fabrican navíos, saetías y barcos. Por razón que éstos tales los tienen en su casa a su pan y vino y los toman por asiento y salen de su poder maestros; lo que al contrario hacen los demás, que no los toman sino tanto cuanto hay fábrica por gangrenar la mitad del sueldo que ganan, cuanto más que algunos de ellos, no siendo aún maestros, pretenden llevarlos, que no siéndolo ellos no pueden enseñar a otros.<sup>175</sup>

Los aprendices e hijos de los maestros de aja y calafates eran de suma importancia para el futuro de la fábrica de galeras en Barcelona. Y es que la, cada vez más preocupante, falta de maestranza podía poner en peligro los planes de la monarquía en materia de construcción naval. Por ello, los oficiales del rey recomendaban que, aun en época de paz o de poca demanda de galeras, era importante dar trabajo a la maestranza, pues:

En no haber fábrica y que de esto puede resultar no haber mucha maestranza, porque si hubiese fábrica, no hay nada que temer que falte jamás maestranza, pues se en-

<sup>172</sup> AMNM, caja 871, n.º 35, *El obispo Inquisidor General a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 6 de octubre de 1725.

<sup>173</sup> AMNM, 871, n.º 99, *Zenón de Somodevilla, a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 11 de julio de 1739.

<sup>174</sup> En la Edad Media, los maestros podían escoger si cobrar semanalmente cada sábado o cobrar por jornales; en ESTRADA-RIUS, *La Drassana Reial*, 77. En los siglos modernos, sin embargo, se generalizó el cobro semanal.

<sup>175</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 249, *Bartolomé Jordán a S. M.*, Barcelona, 1589.



señan los hijos y criados de los maestros. Y en esta última fábrica que se despidió había cincuenta hijos y veintitrés mozos de los maestros de aja; y de los calafates quince hijos y dieciocho criados. Y todos estos se hace maestros en cinco años que siguen la fábrica, y así de faltar dicha fábrica, resultaría falta de maestros porque para tantos como al presente hay en Cataluña, no hay en la costa que trabajar para la cuarta parte del año, de donde se saca, como dicho es que, en haber fábrica o no, consiste el tener maestro o no tenerlos.<sup>176</sup>

Esta falta de maestranza se debía, en buena medida, a los escasos sueldos que cobraban en el astillero. En 1584, cuando la producción de las atarazanas había disminuido considerablemente, Isunza afirmó que «la fábrica abraza pues de ordinario (...) más de cuatrocientos hombres en ella», sin contar «los que andan en las bosca-das».<sup>177</sup> Ese mismo año, la maestranza pidió al rey un aumento de los salarios que, sin embargo, no obtuvo respuesta, por lo que la petición se reiteró en los años siguientes. Mientras que los carpinteros de ribera cobraban la mísera cantidad de dos reales y medio por jornal, los calafates y serradores cobraban dos reales diarios, «de los cuales se han de sustentar ellos y sus casas y familias, siendo como son la mayor parte de los dichos maestros y oficiales de fuera de Barcelona, algunos de más de veinte leguas (...) y han gastado y consumido la mayor parte y casi todas sus haciendas».<sup>178</sup> Es decir, con lo poco que ganaba, la maestranza que trabajaba en las atarazanas, procedente en su mayoría de la costa catalana, apenas tenía para sobrevivir en la ciudad. Por eso, muchos desertaban y abandonaban su trabajo en el astillero para enrolarse en embarcaciones como marineros, donde ganaban más sueldo, eran valorados por su oficio en caso de reparación del buque y, además, podían eludir las reclutas de maestranza.

Y era enrolados en las embarcaciones, donde a muchos «los tomaban y cautivaban los infieles, los cuales cautivados, los hacen trabajar de sus oficios y por ningún dinero los dan en rescate».<sup>179</sup> Ya hemos visto anteriormente lo expuestos que estaban los carpinteros de ribera y los calafates a los ataques de los piratas. En este sentido, en 1587, el Consejo de Ciento de Barcelona encargó una pesquisa para saber sobre cuántos miembros de estas profesiones se tenía constancia de que estuvieran cautivos en Argel o hubieran muerto allí. Se preguntó a la maestranza de los pueblos de la costa catalana y el resultado era claro: 32 carpinteros de ribera, 9 calafates y un remolar cautivos, mientras se tenía certeza de haber muerto en Argel 19 carpinteros de ribera y 18 calafates.<sup>180</sup> Por eso, aseguraba la maestranza de las atarazanas:

«y según esto, podrá venir tiempo que no se halle cuando sea menester un maestro en aquel Principado por ninguna casa y se advierte a V. M. que cuando se ofrece

<sup>176</sup> AGS, GyM, leg. 182, f. 33, *Relación que envía el conde de Miranda sobre el acrecentamiento de jornales que pretende la maestranza de la atarazana de Barcelona*, Barcelona, 30 de noviembre de 1585.

<sup>177</sup> AGS, GyM, leg. 182, f. 33, *Relación que envía el conde de Miranda*, Barcelona, 30 de noviembre de 1585.

<sup>178</sup> AGS, GyM, leg. 241, f. 73, *La maestranza de hacer galeras de las atarazanas de Barcelona a Felipe II*, Barcelona, 26 de septiembre de 1588.

<sup>179</sup> AGS, GyM, leg. 241, f. 73, *La maestranza de hacer*.

<sup>180</sup> AHCB, G, CiMA, *Enquesta sobre els captius a Alger*, 1587.



querer hacer galeras, de los que hay que se esconden y huyen por no trabajar con tan poco salario».<sup>181</sup>

Por todo ello, la maestranza solicitaba que se aumentase el jornal de los carpinteros de ribera a cuatro reales y el de los calafates y serradores a tres reales y medio y, además, que a los maestros que viniesen de fuera de Barcelona se les diese una ayuda de costa para el camino, «con ello continuarán todas sus vidas el servir a V. M. en la dicha tarazana como desean y tienen voluntad».<sup>182</sup> Ante esta petición, Felipe II preguntó al virrey de Cataluña, conde de Miranda, un memorial acerca de si «convendría crecerles [el sueldo] algo o esto se podría excusar, y en caso que se les hubiere de crecer, en qué cantidad se podría hacer», que se estudiaría en el Consejo de Guerra. La respuesta del virrey fue clara: «la carestía de pan y bastimentos de ahora es tan grande que tengo por necesario hacerles algún acrecentamiento por el tiempo que esto durase», por lo que «un cuartillo a cada uno cada día que es seis dineros de la moneda de esta tierra parece justo». El virrey delegó la elaboración del informe en Isunza quien, en agosto de 1584, decía:

Muchos años antes del de 1566 hasta el de 1573 tiraban de sueldo los dichos maestros de aja y calafates a razón de 3 dineros; y que desde entonces hasta los postreros del año 1576 tiraron a razón de 4 dineros, y que desde (...) dicho año 1576 hasta ahora tiran a 5 dineros, porque S. M. les añadió este sueldo por hacerles merced y por el derecho que le habían transferido de las dichas astillas.<sup>183</sup>

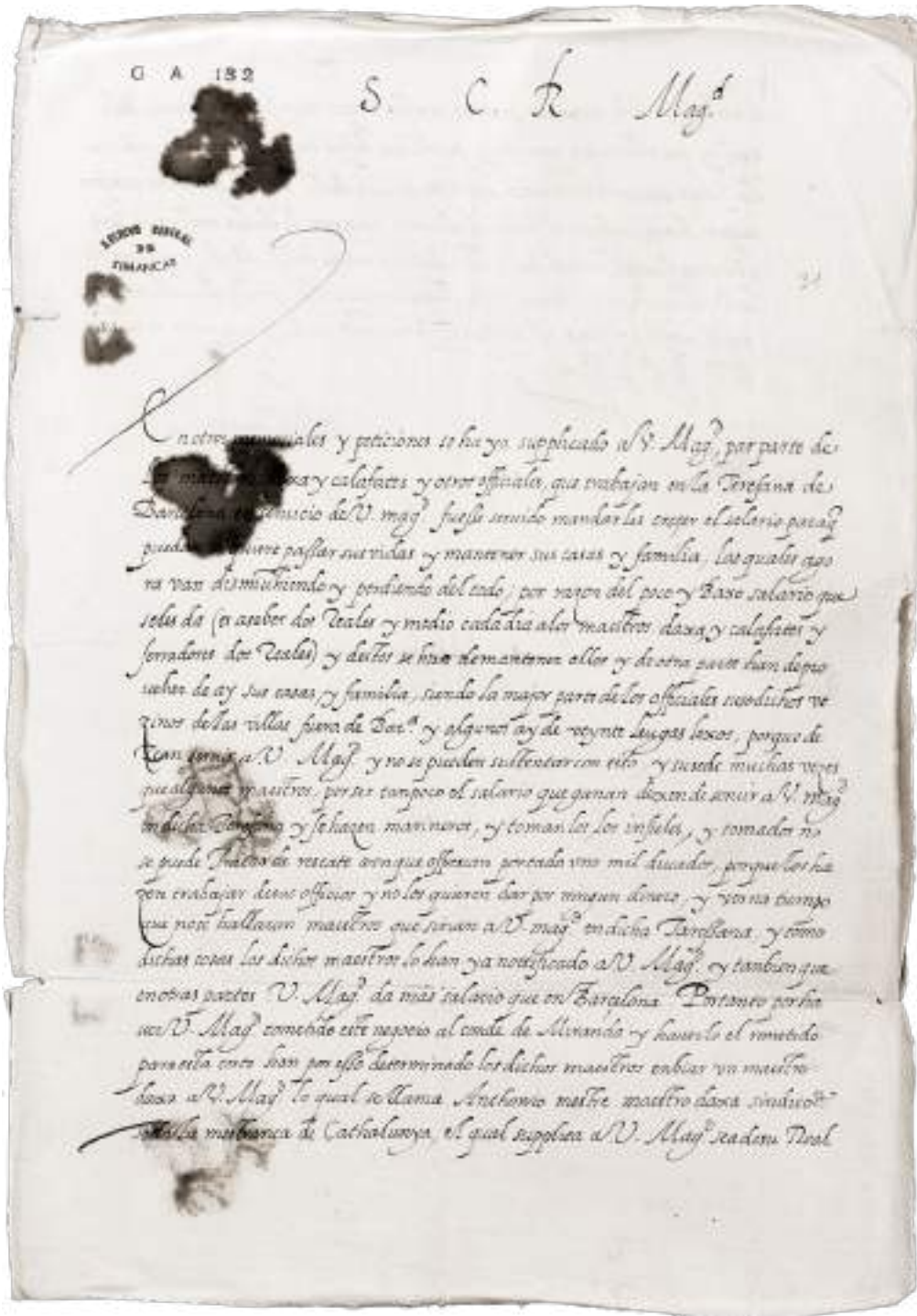
El privilegio de las astillas resultaba de suma importancia, por cuanto permitía a la maestranza llevarse las astillas producidas al trabajar la madera para venderla y obtener un sobresueldo. Las astillas eran empleadas para muchos fines, aunque su uso principal era el de servir como combustible para los hornos de la ciudad. A su vez los apotecarios apreciaban las astillas de madera de calidad para sus remedios y medicamentos. Como es de suponer, a más trabajo, más astillas, y con esto, más ganancia, cosa que se notó especialmente entre finales de la década de 1550 hasta comienzos de 1570. La frenética actividad fabril de las atarazanas durante esa etapa compensaba el salario no demasiado atractivo que percibían, pues había trabajo todo el año y se compensaba con el sobresueldo de las astillas y con las ventajas que tenía trabajar para el rey. Sin embargo, tras Lepanto, la faena empezó a decaer, mientras que el coste de la vida se encarecía a causa de la inflación de esos años. A partir de ese momento, la demanda de salario por parte de la maestranza se convirtió en una constante. La insuficiencia de la compensación recibida por parte de la Corona (además del eterno atraso en las pagas), hizo que la maestranza buscase otras maneras de obtener un salario con el que sustentarse, y eso fue a través de las astillas: «casi todo el día gastaba dicha maestranza en rallar madera sin respecto de la obligación que tenía a trabajar por S. M. (...) y con esta ocasión destrozaba mucha fusta buena y consumía la mayor

<sup>181</sup> AGS, GyM, leg. 241, f. 73, *La maestranza de hacer*.

<sup>182</sup> AGS, GyM, leg. 241, f. 73, *La maestranza de hacer*.

<sup>183</sup> AGS, GyM, leg. 182, f. 33, *Relación que envía el conde*.

parte del viernes en solo aquello». <sup>184</sup> Ante esta situación, en 1576, el rey envió una cédula dirigida al virrey de Cataluña, Hernando de Toledo, mediante la que se hacía merced a los maestros de aja y calafates «de añadirles un sueldo cada día de los que trabajasen con tal que desistiesen en S. M. del derecho que tenían a las dichas astillas». <sup>185</sup>



**La maestranza de Barcelona suplica al rey que aumente sus salarios, 1585. (España. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas, GYM, leg. 182, 31).**

<sup>184</sup> AGS, GyM, leg. 182, f. 33, Relación que envía el conde.

<sup>185</sup> AGS, GyM, leg. 182, f. 33, Relación que envía el conde.

Así, sin el añadido proveniente de la venta de las astillas, la maestranza continuó demandando mayores sueldos, ya que aseguraban no poder vivir con lo que percibían. Por eso incluso tomaron la determinación de acudir, en 1585, a Monzón, donde el rey celebraba Cortes para presentarle sus demandas.<sup>186</sup> Los maestros de las atarazanas decidieron enviar a un carpintero de ribera que actuaría como síndico de toda la maestranza de Cataluña. Mientras que el carpintero de ribera Pau Caixa trató el asunto del síndico con el virrey,<sup>187</sup> finalmente fue el maestro Antonio Mestre el que viajó hasta Monzón al encuentro del monarca.<sup>188</sup> Pero Isunza aseguraba en su memorial que el sueldo que percibía la maestranza de Barcelona era suficiente para vivir, por lo que rechazaba la reconversión laboral que muchos maestros hicieron hacia otros sectores, como la marinería:

Aunque es verdad que el estipendio que se les da no es tan grande como el que fuera de la fábrica ganan los días que trabajan para otros, es suficiente para que la dicha maestranza se entretenga, especialmente los naturales de Barcelona que en ella tienen casa, mujer e hijos, porque estos tales se sustentan con conformidad, aunque los años sean estériles. Y no tiene lugar lo que dicen que de que, por no ser el sueldo suficiente, mucha parte de la maestranza ha desechado sus oficios y héchose pescadores y marineros, porque esto les es a todos natural y así lo saben para ganar de comer cuando no hay fábrica.<sup>189</sup>

Sin embargo, consciente Isunza de que unos trabajadores bien remunerados rendían más que una maestranza desmoralizada por la precariedad de sus vidas, recomendaba a Felipe II el acrecentamiento de la maestranza:

Y que si no les hiciese alguna merced quedarían muy tristes todos los de ella y vendrían a servir de mala gana y con sentimiento de que no se tienen en cuenta sus trabajos y no se gratifica su voluntad, la cual se ha de estimar en mucho. Porque, aunque en general son todos groseros, a ninguno falta entendimiento para reconocer la obligación que tienen al servicio de S. M.<sup>190</sup>

Del mismo modo, advertía que, si en el futuro la maestranza volvía a solicitar un aumento de salario, con solo concederles «un cuartillo» cumpliría con ella, y añadía: «y así se podrá llevar este estilo en lo de adelante, y llevando en cuatro acrecenta-

<sup>186</sup> Sobre las peticiones de los miembros de los oficios en las Cortes y su participación en política véase Lluís R. CORTEGUERA, *Per al bé comú. La política popular a Barcelona, 1580-1640* (Vic: Eumo, 2005).

<sup>187</sup> Pau Caixa era uno de los carpinteros de ribera más importantes de Barcelona. Durante la primera década del siglo XVII, ocupó varios puestos directivos en la cofradía de los barqueros nuevos de Barcelona, entre ellos, el de tesorero, documentado en 1603 y 1610 (AHPB, *Nicolau Lentisclà*, 432/22, 9 de noviembre de 1603, y 432/28, 8 de febrero de 1610). En cambio, no sabemos por qué no ingresó en la cofradía de los carpinteros de ribera de la ciudad, en cuyas reuniones del consejo no suele aparecer.

<sup>188</sup> AGS, GyM, leg. 182, f. 31, *Suplicación de los maestros de aja y calafates y otros oficiales de la Atarazana de la ciudad de Barcelona*, Barcelona, 28 de agosto de 1585.

<sup>189</sup> AGS, GyM, leg. 182, f. 33, *Relación que envía el conde*.

<sup>190</sup> AGS, GyM, leg. 182, f. 33, *Relación que envía el conde*.

mientos les hará S. M. merceda cada uno de los maestros que trabajaren en la dicha fábrica de un sueldo más de lo que ahora tiran en cada día, que vendrán a ser seis dineros por todo».<sup>191</sup> Para finalizar su memorial, Isunza dice que lo más justificado sería mejorar el salario a la maestranza de fuera de Barcelona, porque están en una situación mucho más desfavorable que los naturales de la ciudad. En este sentido, es muy ilustrativo el caso que exponía el superintendente Antonio de Alzate en 1587 sobre un maestro de Palamós:

Hay un maestro en Palamós, vecino de aquella villa, el cual en este oficio es el mejor maestro que se sabe en todo este Principado (...) el cual entiendo sería de mucho servicio en estas atarazanas, pues en el tiempo que en ellas trabajase mostraría el oficio a otros y se harían pláticos y S. M. sería mejor servido (...). Me dicen que no quiere venir a trabajar aquí porque cuando se acaba la fábrica no tiene ningún arrimo (...). Se debería usar de cualquier medio conveniente para atraerlo al servicio de S. M. por no andar buscando a los extranjeros y trayéndolos tan a costa de su real hacienda.<sup>192</sup>

Es por ello que era habitual recurrir a maestranza del extranjero, pues los carpinteros de ribera y calafates de la costa catalana llegaron a resultar insuficientes. Debido a la necesidad de trabajadores, así como a lo prestigiados que eran los de algunas otras tradiciones constructivas, el trasvase de efectivos y la contratación fue un episodio continuo. Se reclutaban maestros de aja, calafates y remolares de Valencia, del reino de Mallorca, de las Cuatro Villas y el resto del Cantábrico, de Andalucía, de Nápoles, de Génova, de Vizcaya, de Guipúzcoa, etc. De entre todas estas procedencias, las provincias vascas y la Liguria eran donde principalmente se hacían más contrataciones: «dificultad hay en la maestranza por ser poca la de Cataluña para tanta máquina y (...) podría hacer (...) venir trescientos maestros de la ribera de Génova (...) y [también] será necesidad hacerlos venir de Vizcaya».<sup>193</sup>

Los trabajadores más valorados, y por ello más costosos, fueron los vascos. Casado Soto dice, por ejemplo, que después de los desastres de Gelves y La Herradura, Felipe II mandó en 1562 que se trasladaran a Barcelona doscientos carpinteros de ribera y cien calafates de la zona del Cantábrico.<sup>194</sup> Estos trescientos trabajadores, sin embargo, no llegaron a venir a Barcelona, debido a que, mientras que los carpinteros catalanes tenían un jornal de un real y medio, los vizcaínos pedían tres y medio, mientras que García de Toledo estaba dispuesto a pagar únicamente dos reales.<sup>195</sup> Esta situación se dio en más ocasiones:

<sup>191</sup> GyM, leg. 264, f. 225, *Relación de las atarazanas de Barcelona por el capitán Antonio de Alzate*, Barcelona, septiembre de 1587.

<sup>192</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 225, *Relación de las atarazanas*.

<sup>193</sup> AGS, GyM, leg. 249, f. 240, *Antonio de Alzate a S. M.* [1589].

<sup>194</sup> José Luis CASADO SOTO, «El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003): 550.

<sup>195</sup> Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *A la Mar madera. Libro quinto de las Disquisiciones Náuticas* (Madrid, 1880): 269.

Y por haber escrito el prior don Hernando que con haber llegado de Valencia treinta y un oficiales entre maestros y mozos para las galeras y con otros veinticuatro que había antes avisado tenía que son cincuenta y cinco. Pues los de Vizcaya salían con dificultad de sus casas. Podría mandar V. M. que se queden porque también llegarán tarde y con los que tiene se acabará aquella obra sin que vengan tampoco de Génova.<sup>196</sup>

Asimismo, y aunque las grandes contrataciones fueran procedentes de ciertas regiones, encontramos maestros y trabajadores de diferentes naciones y, por tanto, poseedores de otras técnicas y tradiciones constructivas. Había, pues, gente de Ragusa, Grecia, Sicilia, Sevilla, Provenza, Portugal o Venecia. El arsenal catalán concentró la mayor parte de la actividad fabril de esta gran empresa de casi un siglo de duración, y por ello, es natural que entre sus muros trabajasen gentes venidas no solo de todos los territorios de la Monarquía, sino de todo el Mediterráneo.

El siglo XVII arrancaba con la misma dinámica productiva que los últimos años de la centuria anterior, es decir, con una producción a la baja. En cuanto a la maestranza, fue durante estos primeros años del siglo que se agravó su falta, a causa de los bajos sueldos. Así lo expresaba una consulta del Consejo de Guerra, de agosto de 1608, acerca de un memorial presentado por los maestros de azuela y calafates de las atarazanas:

Según el tiempo que corría y estar las cosas tan caras no se podían sustentar con tres reales que gozan de sueldo al día y que en el Puerto de Santa María, Sanlúcar y Cádiz y las demás partes donde hay maestranza de galeras les dan a cuatro y a cinco reales y de comer.<sup>197</sup>

El Consejo de Guerra, inclinado a subir el sueldo a la maestranza, prefirió pedir antes su parecer al virrey de Cataluña, el napolitano duque de Monteleón, quien respondió de la siguiente manera:

Presupuesto la poca inclinación que se conoce en muchos de los dichos maestros de aja y calafates que sirven en esta fábrica de cumplir con su obligación como deberían, sin embargo, de lo que se procura el remedio, siendo forzoso el no pedirlos por la falta que hay de ellos en aquel principado y la que resultaría de disminuir el número para ella. Y que por otro parte es justo no desconocer a los que con puntualidad acuden a lo que deben habiéndolo hecho de mucho tiempo atrás teniéndose de ellos buena satisfacción podría mandar V. M. que por vía de ventaja (y no de otra suerte), se les dé medio real más al día sobre los tres que gozan a todos los que con juramento declarasen merecerlo los maestros mayores y calafates de la dicha fábrica examinándolos para mayor conocimiento de su suficiencia en presencia del superintendente de las atarazanas y del veedor y contador. Reservando el poder apuntar la dicha ventaja siempre que conviniese al quien se conociese en cualquier tiempo alguna flojedad, o por otros respetos que obligasen a ello pues con esto parece que tendrían lo que ha menester, según los precios que hoy valen los mantenimientos y las demás cosas del sustento. Naturalmente, allende de ser cierto que, con este cebo procurarían los demás

<sup>196</sup> AGS, GyM, leg. 78, f. 234, *Minuta al rey* [1574].

<sup>197</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *El Consejo de Guerra al Rey*, 12 de agosto de 1608.



proceder de manera que llegasen presto a merecer la dicha ventaja de que por otra parte es de creer resultara el salir muy buenos oficiales de este ministerio.<sup>198</sup>

En esta larga cita, el duque proponía que se gratificase con medio real a aquellos que acudiesen a las atarazanas a trabajar cuando fueran requeridos y que realizaran bien su trabajo. De esto se deduce que había cierto número de maestros de azuela y calafates que desoían los requerimientos del virrey de ir a trabajar al astillero, como era obligado. Además, esta gratificación, según Monteleón, incentivaría al resto de trabajadores a mejorar su rendimiento para conseguirla también, lo que redundaría en una mejoría de la calidad de la maestranza y un mayor servicio al rey. Sin embargo, pese a la propuesta del virrey Monteleón, en el Consejo de Guerra había disparidad de opiniones. Por un lado, el condestable de Castilla, el duque del Infantado y Diego de Ibarra no eran partidarios de concederles este medio real, mientras que, por el otro, Diego Brochero, Juan Bautista de Tassis y Alonso de Sotomayor sí que lo eran, siempre y cuando se emplease el sistema propuesto por el duque de Monteleón, ya que, argumentaban, «en todas partes es mayor el sueldo y no se pueden sustentar con el que agora gozan». El rey accedió a que se les diera algún incentivo, aunque solo puntualmente, lo que no significaba que se les aumentase el sueldo. Sin embargo, finalmente, el Consejo de Guerra optó por favorecer la propuesta del virrey Monteleón «pues conviene tanto animar y ayudar a aquella gente para que vaya adelante la fábrica de galeras».<sup>199</sup>

Un año más tarde, en 1609, el Consejo de Guerra advertía al rey que, dados los pocos maestros de azuela que había, no se podrían construir en el astillero más de seis galeras al año.<sup>200</sup> Y, ya en 1614, el Consejo de Guerra informaba de «la falta de maestros platicos de fábricas de galeras y lo que conviene que se críen y habiliten en ello los oficiales naturales».<sup>201</sup> Tres años más tarde, en 1617, el superintendente de las atarazanas, don Carlos de Alzate, recordaba a Felipe III que, ya en 1612, cuando viajó a la corte, le advirtió que había muy pocos maestros mayores de hacer galeras naturales del principado, «por lo que se había ido disminuyendo la maestranza y que de veinticuatro años a esta parte de cuatrocientos hombres que se hallaban en las listas que había de servicio no hay ahora cien», y que, por eso –continuaba el superintendente–, solicitaba al rey que mandase que «a dos maestros de aja los más pláticos se les diese diez o doce escudos de entretenimiento a cada uno para que se animen y con la suficiencia aspirasen a maestros mayores por ser todos los que hay ahora extranjeros que no es el menor inconveniente».<sup>202</sup> Además, Alzate proponía que se diese a cada maestro de azuela un mozo, y si el maestro tenía hijos, que estos comenzasen siendo «muy muchachos», a los que se les daría un jornal conforme a su edad.

<sup>198</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *El Consejo de Guerra al Rey*, 12 de agosto de 1608.

<sup>199</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *El Consejo de Guerra al Rey*, Madrid, 30 de enero de 1609.

<sup>200</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *El Consejo de Guerra al Rey*, Madrid, 30 de enero de 1609.

<sup>201</sup> AGS, E, leg. 1.167, n.º 165, s. f., *Martín de Aróstegui al rey*, 17 de junio de 1614.

<sup>202</sup> AGS, GyM, leg. 825, s. f., *Carlos de Alzate al rey*, Barcelona, 30 de mayo de 1617.



Calafate trabajando, «Cómo se sellan los barcos en España» del *Trachtenbuch* de Christoph Weiditz, [1530-1540]. ([Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg](#). Hs. 22474. p. 82).

El rey aceptó las propuestas del superintendente y dio un entretenimiento a los maestros Joan Cona y Gabriel Alomar de doce sueldos al mes. Vista la poca maestranza que había, Alzate no veía factible realizar más que dos galeras al año.<sup>203</sup> Por eso, ese mismo año de 1617, el rey advertía al superintendente que aumentase la maestranza de las atarazanas para que se pudieran construir cuatro galeras al año. Por su parte, el superintendente pedía que se ampliaran los arcos del edificio para que la maestranza pudiera trabajar durante todo el año y más horas al día, por lo que se podrían hacer las galeras «con la maestranza de esta costa, sin ella a buscar a Marsella».<sup>204</sup> Precisamente, sobre los maestros de hacer galeras de esa ciudad se realizó ese año un informe

<sup>203</sup> En 1621 Carlos de Alzate volvía a insistir en que, con la escasa maestranza que había no se podrían hacer más de dos galeras al año: AGS, GyM, leg. 874, s. f., *Carlos de Alzate al rey*, Barcelona, 30 de mayo de 1621.

<sup>204</sup> AGS, GyM, leg. 825, s. f., *Carlos de Alzate al rey*, Barcelona, 9 de septiembre de 1617.

para saber cuáles eran los más válidos y quiénes podrían estar interesados en poner sus conocimientos al servicio del rey en las atarazanas de Barcelona.<sup>205</sup>

A lo largo de todo el siglo xvii, los salarios de los oficiales y trabajadores del astillero continuaron bajísimos, pese a alguna subida muy exigua, concedida a petición de los superintendentes de las atarazanas. Por eso, muchos maestros preferían trabajar para particulares, construyendo embarcaciones o carenándolas. En 1633, el secretario del Consejo de Aragón, Juan Lorenzo de Villanueva, escribía al rey lo escrito por el superintendente de las atarazanas, don Bernardino de Marimón, sobre la penosa situación de la maestranza de las atarazanas:

La maestranza es tan poca (habiendo sido en tiempos pasados tanta), que si S. M. no manda remediarlo, no la habrá dentro de poquísimo tiempo. Que esto lo causa ser corto el jornal, pues no se les da más de tres reales y medio, y ellos en sus casas los ganan, estando con sus mujeres e hijos. Y en muchas ocasiones fabricando algunas saetías y barcas a destajo saliéndoles a mucho más. Que estos están sujetos a que siempre que se ofrece fábrica en las dichas atarazanas, se les envía un portero de la Capitanía General, mandándoles con penas [a que] vayan a trabajar a ellas, deteniéndoles el tiempo que se ofrece, gastando más que en sus casas, por causa de las sisas e imposiciones que hay en la ciudad de Barcelona.<sup>206</sup>

Ciertamente, la situación de los trabajadores de las atarazanas era muy precaria. A la obligación de acudir al astillero cuando eran requeridos, además, hay que añadir el hecho de que tuvieran que abonar los impuestos de entrada a la ciudad, lo que dificultó más la subsistencia de sus familias, como continuaba diciendo el superintendente: «que tasadamente han menester jornal para comer, sin poder enviar a sus casas para el sustento de ellas cosa alguna. Y por esta razón no hay quien quiera aplicarse al dicho ejercicio, por parecerles que cualquier otro oficio es mejor y más provechoso».<sup>207</sup>

Bernardino de Marimón planteó dos soluciones para evitar este descenso continuo de maestros de azuela y calafates. En primer lugar, aumentarles el jornal a cuatro reales, es decir, medio real más de lo que estaban ganando en ese momento. En segundo lugar, otorgarles «las prerrogativas de la gente militar», con las exenciones y privilegios que tenían y que, seguro, incitarían al aumento de maestranza. La Junta de Galeras, siempre cauta en todo lo que se refería a gastar dinero, aceptó que, de momento, se les dieran las exenciones de la gente de guerra, y si transcurridos seis meses no detectaban mejoría en su número, tratarían el tema de acrecentarles el jornal.<sup>208</sup>

<sup>205</sup> AGS, GyM, leg. 825, s. f., *El duque de Alburquerque al rey*, Barcelona, 9 de septiembre de 1617.

<sup>206</sup> AGS, GyM, leg. 1.074, s. f., *Juan Lorenzo de Villanueva*, 1 de agosto de 1633; ACA, CA, leg. 276, n.º 14, *Juan Lorenzo de Villanueva*, 1 de agosto de 1633.

<sup>207</sup> ACA, CA, leg. 276, n.º 14, s. f., *Juan Lorenzo de*. Este pago de la maestranza de los impuestos de entrada a Barcelona es determinante para plantearse la relación y encaje de las atarazanas en la ciudad en cuanto a edificio de propiedad real, pero en el que antaño, tanto la ciudad como la Generalitat tuvieron mucho peso.

<sup>208</sup> AGS, GyM, leg. 1.074, s. f., *La Junta de Galeras*, Madrid, 18 de agosto de 1633.

En 1635, las atarazanas de Barcelona requirieron la llegada de maestranza de todo el principado y de los reinos de Mallorca y Valencia para construir la «armadilla» que Olivares ordenó hacer para minar el comercio francés en el Mediterráneo. Sin embargo, dos años más tarde, fue la maestranza de las atarazanas y la del resto de Cataluña la que tuvo que trasladarse a Menorca para carenar la armada de Antonio de Oquendo, que estaba apostada en aquellas aguas. Allí se juntarían con la maestranza de Valencia y de otros lugares como Génova. Las expectativas del almirante Oquendo y del veedor general de la Armada eran demasiado optimistas en cuanto al envío de la maestranza: doscientos calafates y cincuenta maestros de azuela. El regente Guerau de Guardiola escribió al secretario Pedro Coloma advirtiéndole de lo errados que estaban el almirante y el veedor en sus cálculos, pues «es imposible poderlo cumplir no valiéndose de otros reinos por no haber en este tanto número de calafates y así S. Ex. ha hecho por vía de Génova y Valencia las diligencias que escribe a S. M.».<sup>209</sup>

Ciertamente, la situación de la maestranza en el principado no era la que creía el almirante Oquendo y el resto de oficiales de su Armada. Sin embargo, el virrey de Cataluña, duque de Cardona, hizo todo lo que estaba en sus manos para reclutar a toda la maestranza que fuera posible, como explicaba al rey:

Se está trabajando en las diligencias de buscar todos los calafates que se pudieren en juntar en esta provincia por medio de un comisario que se envía a los lugares de la costa donde los hay, asistido de un maestro plático en este género que lleva nómina de todos los de esta profesión, para que el comisario pueda hacerles mandamientos con imposición de penas que vengan aquí donde se les procurará persuadir que vayan a hacer este servicio y se les dará dinero conforme lo que se tratare con ellos.

Y añadía,

Hoy he concertado nueve calafates y quince maestros de aja para el ministerio de la carpintería. Cada uno a siete reales cada día, dándoles doscientos adelantados para que dejen sus casas, que se han de descontar de los primeros jornales. Y se les ha habido de conceder el que les aseguren sus personas con palabra de que no van más que a este empleo y se continuará con todo cuidado juntar todos los que hubiere en este principado, menos los que se ocupan en aderezar las galeras de España en Palamós en que los tienen todavía empleados. Se prevendrá su pasaje del más número que se pueda, con los aprestos y materiales para comenzar a dar carena en barcas de esta costa. Si bien para la prontitud y para la seguridad sería muy conveniente aviarlo en una o dos galeras; pero en estando la junta la maestranza se enviará sin aguardar otra cosa en las embarcaciones que se hallaren.<sup>210</sup>

Pocas posibilidades tenían los calafates y maestros de azuela catalanes de escapar a la obligación de asistir a la recluta, ya que desde la creación de la matrícula, todos los que se dedicaban a estos oficios estaban registrados. Como decía el virrey,

<sup>209</sup> AGS, GyM, leg. 1.206, s. f., *Guerau de Guardiola a Pedro Coloma*, Barcelona, 1 de abril de 1637.

<sup>210</sup> AGS, GyM, leg. 1.206, s. f., *El duque de Cardona al rey*, Barcelona, 25 de abril de 1637.

únicamente los que estaban trabajando en el aconcho de las galeras en Palamós se quedarían en el principado. Sin embargo, al duque le fue más difícil reunir la maestranza de Valencia, que, además de ser poca, debía viajar hasta Barcelona para ser enviada a Menorca. Al parecer, la maestranza del reino valenciano no vivía mejores momentos que la del principado. El propio duque de Cardona informaba al rey de que «en el Grau y en aquella ciudad no hay más de cinco, y ha escrito a los demás partes del reino para buscarlos, que en Vinaroz será mucho si se hallan hasta ocho y que los que habrá en Barcelona son cincuenta y tres de que están treinta ocupados en las galeras». Es decir, de Valencia no conseguiría más que una veintena de calafates y maestros de azuela, mientras que en el principado solo quedaban libres veinte, ya que el resto estaba ocupado en el aconcho de las galeras en Palamós.<sup>211</sup>

Pero claro, esta dispersión de la maestranza entre Menorca y Palamós impedía la construcción de buques de galera en las atarazanas de Barcelona. En mayo de ese año de 1637, el rey encargó al superintendente Marimón la construcción de tres buques de galeras, urgente, claro está, dada la guerra que se mantenía con Francia. Sin embargo, tras dar comienzo al primero de ellos, no se pudo proseguir por estar la maestranza en el carenado de la armada de Oquendo.<sup>212</sup> Entre junio y julio de ese año, la maestranza que estaba trabajando en el aconcho de las galeras en Palamós, un total de dieciséis calafates, acabó su faena, por lo que fue enviada a Menorca también. Quedó tan poca maestranza en el principado que don Bernardino de Marimón tuvo que solicitar al marqués de Villafranca, capitán general de las galeras de España, que le dejase los calafates de sus galeras para poder calafatear los seis caíces, diez fragatas y ocho barcos luengos de la armadilla que se había ordenado construir en 1635 y que ya estaban prácticamente finalizados.<sup>213</sup>

En 1638, y con la maestranza ya en el principado, el virrey tuvo que solicitar de nuevo la maestranza del principado y la del reino de Valencia para poder acabar las tres galeras sencillas que se estaban construyendo, ya que urgía su botadura al agua.<sup>214</sup> La ciudad de Tortosa envió a todos sus calafates y maestros de azuela, a excepción de Jeroni Pujana, encargado de vigilar y mantener el puente de barcas que había en aquella ciudad.<sup>215</sup> Por su parte, el virrey de Valencia, don Fernando de Borja escribió sendas cartas a Vinaroz y Alicante, lugares donde podría encontrar un mayor número de maestros de azuela y calafates dispuestos a ir a Barcelona.<sup>216</sup> Sin embargo, los maestros de Valencia no llegaban. En marzo de 1640, el protonotario Jerónimo de Villanueva escribía a don Bernardino de Marimón diciéndole que había escrito tres o cuatro veces al virrey de Valencia, don Fernando de Borja, para que le informase de la

<sup>211</sup> AGS, GyM, leg. 1.206, s. f., *El duque de Cardona al rey*, Barcelona, 11 de abril de 1637.

<sup>212</sup> AGS, GyM, leg. 1.206, s. f., *El duque de Cardona al rey*, Barcelona, 30 de mayo de 1637.

<sup>213</sup> AGS, GyM, leg. 1.206, s. f., *El duque de Cardona al rey*, Barcelona, 28 de junio de 1637.

<sup>214</sup> AGS, EST, leg. 2.662, s. f., *Bernardino de Marimón al rey*, Barcelona, 20 de noviembre de 1638.

<sup>215</sup> ACA, G, Correspondencia del Conde de Santa Coloma, n.º 3.239, s. f., *Los procuradores de Tortosa al conde de Santa Coloma*, Tortosa, 26 de diciembre de 1638.

<sup>216</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 19, *Fernando de Borja a Jerónimo de Villanueva*, Valencia, 28 de febrero de 1640.



partida para Barcelona de la maestranza de aquel reino, sin embargo, todavía no podía asegurar que esta se hubiera puesto ya en marcha.<sup>217</sup> Al final de ese mes de marzo llegaron tan solo cuatro maestros valencianos que, pese a ser poco, era una buena ayuda para acabar las galeras.<sup>218</sup>

En 1639, la maestranza de las atarazanas volvió a solicitar un aumento de sueldo. Ante los requerimientos del virrey de que se informase de los aumentos anteriores y de la forma en que se hizo, don Bernardino escribió al conde de Santa Coloma para informarle de que «el estilo que se ha tenido de muchos años a esta parte como parece por las ordenes incluso se ha crecido el jornal en los años de 1592 y 1609 considerando S. M. que se acababa la maestranza de este Principado y que importaba mucho a su real servicio que no faltase».<sup>219</sup> Por eso, se les acrecentó el jornal en ambas ocasiones medio real. Sin embargo, advertía el superintendente, «se aplican pocos a este oficio y que si no se les acrecienta este jornal y no se les da algunas exenciones más de las que hoy tienen dentro de breves años abra muy pocos».<sup>220</sup> El problema de la falta de maestranza en las atarazanas de Barcelona siempre estuvo presente durante las décadas siguientes.

Una vez reemprendida la actividad del astillero en la década de 1660, tras la Guerra de los Segadores, continuó el descenso del número de maestros de aja y calafates, si bien la buena marcha en la producción evitó reclamar la llegada de maestros de otros reinos. En noviembre de 1664, el virrey de Cataluña, don Vicente Gonzaga, informaba al rey de que en las atarazanas no había más que setenta maestros de azuela y calafates y, con tan poca maestranza, no se podrían construir a la vez los tres buques encargados por el rey. Ante esto, la monarquía se planteaba la posibilidad de fabricar dos buques por asiento porque, de esta forma, el asentista traería su propia maestranza.<sup>221</sup> En 1665, tras el encargo de Felipe IV de la construcción de tres galeras y una góndola real para el embarque de su hija en la galera real, se requirió la maestranza de Arenys de Mar, especializada, eso sí, en la construcción de navíos de alto bordo.<sup>222</sup> Ese año, la maestranza se llamó a partir de Pascua, cuando la madera ya hubo llegado a las atarazanas.<sup>223</sup> Sin embargo, pese a la poca maestranza disponible, el ritmo de construcción fue bueno, hasta el punto de que, en octubre de ese año, el virrey de Cataluña, don Vicente Gonzaga, licenció a toda la maestranza durante ocho días, para que pudiera acudir a sus casas a hacer la vendimia y luego volver al astillero.<sup>224</sup> Duran-

<sup>217</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 66, *Jerónimo de Villanueva a Bernardino de Marimón*, Madrid, 17 de marzo de 1640.

<sup>218</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 25, *Juan de Marimón a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 24 de marzo de 1640.

<sup>219</sup> ACA, G, SC, n.º 4.566, s. f., *Bernardino de Marimón al conde de Santa Coloma*, s. f.

<sup>220</sup> ACA, G, SC, n.º 4.566, s. f., *Bernardino de Marimón al conde de Santa Coloma*, s. f.

<sup>221</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *El rey a Vicente de Gonzaga*, Madrid, 27 de noviembre de 1664.

<sup>222</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Vicente Gonzaga a Juan Bautista Arespacochaga*, Barcelona, 20 de junio de 1665.

<sup>223</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Juan de Marimón a Juan Bautista Arespacochaga*, Barcelona, 4 de abril de 1665.

<sup>224</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Vicente Gonzaga a Juan Bautista de Arespacochaga*, Barcelona, 10 de octubre de 1665.

te esa década, los sueldos de los calafates y maestros de azuela permanecieron estables. Así, en enero de 1666, la maestranza que trabajó desde febrero de 1665 a enero de 1666 tuvo un coste de 112.505 reales de ardites, pagándose el sueldo de los maestros en tres reales y medio de plata, «que es lo que se pagaba por lo pasado», es decir, antes de la revuelta de 1640.<sup>225</sup>

En 1680, la Junta de galeras informaba a Carlos II de que, en las atarazanas de Barcelona, se comenzaba a trabajar, sin pérdida de tiempo, en el aconcho de la galera capitana de España, «con la mayor diligencia que permite la falta de maestranza y calafates que ay en aquellas costas», es decir, la costa catalana.<sup>226</sup> La falta de maestranza se hacía aún más evidente cuando se tenían que iniciar las cortas de madera y los maestros mayores y entretenidos tenían que ir a supervisar la tala de los árboles. Así, en noviembre de 1693, José de Marimón informaba a García de Bustamante de que había tenido que suspender la construcción de una galera sencilla «por tener de ir los maestros a cortar y desbastar la madera para un buque de Capitana y otra sencilla (...) y estará aun suspendida algunos días hasta concluir en el monte porque no pueden a un mismo tiempo estar en el monte y en las Atarazanas».<sup>227</sup>

El sempiterno problema de la falta de maestranza se agravó en la década de los noventa del siglo XVII, debido a la guerra con Francia y que esta había ocupado gran parte del territorio catalán, incluidas las costas de Gerona, donde podía encontrarse esta maestranza. Así, en diciembre de 1694, Marimón informaba a don Juan de Larrea que en, cuanto llegase la madera y el hierro a las atarazanas mandaría venir a la maestranza para comenzar los buques de galera, «aunque no podrá ser mucha respecto de tener el enemigo la obediencia de casi todos los lugares de donde venía dicha maestranza».<sup>228</sup>

Poco sabemos sobre los maestros remolares, encargados de hacer los remos o palamenta de las galeras. Apenas conocemos algunos nombres, como el del maestro portugués Juan Pérez Calamón, que llegó de Lisboa a las atarazanas en 1587.<sup>229</sup> En 1595, Pérez Calamón solicitó al rey que se le reconociesen sus largos años de servicio<sup>230</sup> resolviéndose su situación en 1599, cuando se ordenó su traslado a Nápoles, donde se fabricaban la mayoría de los remos empleados por las galeras de la

<sup>225</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Relación del dinero que se ha*, Barcelona, 11 de febrero de 1666.

<sup>226</sup> AGS, GyM, leg. 3.658, s. f., *La Junta de Galeras al rey*, Madrid, 10 de febrero de 1680.

<sup>227</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 27, *José de Marimón a García de Bustamante*, Barcelona, 14 de noviembre de 1693.

<sup>228</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 31, *don Jose de Marimón a don Juan de Larrea*, Barcelona, 23 de diciembre de 1694.

<sup>229</sup> AGS, GyM, 189, f. 6, *Álvaro de Bazán a S. M.*, Lisboa, 13 de diciembre de 1586.

<sup>230</sup> Según los testigos consultados, Juan Pérez Calamón había demostrado con creces su calidad como maestro remolar, poniendo como prueba de ello la palamenta que últimamente había hecho para las ocho galeras de la escuadra de España que se habían varado. Por eso, aseguraba el genovés Benito de la Ínsula, cabo de los maestros remolares de las galeras de España, lo había escogido para que les acompañase a los bosques a talar más de dos mil hayas para astillas de remos necesarios para la escuadra: AHPB, *Joan Terés*, 515/17, 18 de enero de 1595, ff. 65-67.

Monarquía.<sup>231</sup> Ese mismo año se ordenó al resto de remolares que fuesen a servir a las galeras de España y Sicilia «para excusar gastos».<sup>232</sup> A finales del siglo XVI, el número de remolares en las atarazanas era muy reducido, y apenas había un maestro. En 1621, el maestro remolar del astillero murió de enfermedad mientras inspeccionaba el corte de cien astillas de haya; el superintendente Alzate no encontró en todo el principado ningún otro lo suficientemente bueno para sustituirle. Por eso, como se hacía en ocasiones, solicitó la ayuda de los maestros remolares de las galeras que en ese momento hubiera en el puerto de la ciudad, en aquel entonces, las de Génova. Sin embargo, los remolares no quisieron quedarse a trabajar en el astillero, claro está, por lo bajos sueldos que cobrarían, y Alzate se vio obligado a solicitar al veedor de las galeras, Ginés de Torres, que le buscara algún maestro remolar en las galeras de España.<sup>233</sup> En mayo de 1622 todavía no se había nombrado un maestro remolar, por lo que Carlos de Alzate, por la necesidad de que estuviera ocupado ese oficio, solicitó al rey que despachase cédula a favor del maestro Pere Jaume que estaba acabando de conducir las astillas de remo al astillero, conocía muy bien los montes y bosques del principado y era muy «benemérito».<sup>234</sup>

En 1639, el virrey de Cataluña, conde de Santa Coloma, escribía al protonotario Villanueva que, una vez se habían acabado tres buques que se estaban construyendo en las atarazanas, era momento de hacer la palamenta, por lo que era necesario saber los maestros remolares que había en las costas catalanas.<sup>235</sup> Sin embargo, no fue muy elevado su número, porque tuvieron que labrarse los remos de un buque con remolares de las galeras de España y otros tres maestros que envió el conde de Siruela, que «vienen concertados por un año dándoles diez escudos al mes y más la ración de galera y refresco habiéndoles dado anticipadamente cien reales a cada uno».<sup>236</sup> En marzo de 1640, don Bernardino de Marimón se lamentaba de los pocos remolares que había en el astillero, pues que «aquí hay son tan pocos pues solo hay tres que vinieron de Génova el año pasado y los de las galeras de España y de ellos se han ido la mitad con las seis que han ido a poniente». Así, advertía el superintendente, tardarían mucho tiempo en labrar las astillas de remos necesarias para los tres buques que estaban en construcción.<sup>237</sup>

<sup>231</sup> «Por la falta que ha habido de astillas para remos en las atarazanas de esta ciudad de Barcelona y poca esperanza que se puedan traer a ellas de estos reinos y que lo más conveniente para mi servicio y más beneficio de mi hacienda es hacerlos traer del reino de Nápoles», AGS, GyM, lib. 82, f. 323, *El rey a Juan Pérez Calamón*, Barcelona, 24 de junio de 1599.

<sup>232</sup> AGS, GyM, lib. 82, ff. 324-325. *Felipe III a los oficiales de las atarazanas*, Barcelona, 24 de junio de 1599.

<sup>233</sup> AGS, GyM, leg. 874, s. f., *Carlos de Alzate a Martín de Aróstegui*, Barcelona, 17 de julio de 1621.

<sup>234</sup> AGS, GyM, leg. 887, s. f., *Carlos de Alzate a Martín de Aróstegui*, Barcelona, 7 de mayo de 1622.

<sup>235</sup> ACA, G, SC, n.º 4.452, *el conde de Santa Coloma al protonotario Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 21 de mayo de 1639.

<sup>236</sup> ACA, G, SC, n.º 4.517, *el conde de Santa Coloma al protonotario Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 28 de mayo de 1639.

<sup>237</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 21, *Bernardino de Marimón a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 3 de marzo de 1640.

En 1664, el superintendente de las atarazanas, don Juan de Marimón, llamó al maestro remolar Josep Julia, «de los de mayor inteligencia de esta provincia» y gran conocedor de los bosques del principado, para que los reconociese e informase si se podrían sacar o no astillas para remos de ellos. Julia aseguró que se podrían obtener el número suficiente para la escuadra de galeras de España, y de la misma calidad que los que se obtenían antes de 1640.<sup>238</sup> Sin embargo, la falta de remolar en el principado era grave, y el virrey esperaba a que llegase a las costas de Barcelona alguna escuadra de galeras para que sus maestros remolares pudiesen labrar las astillas de remos, «por ser muy pocos los que ay en esta provincia y no estar platicos en esta materia, causa de aver tantos años no se han labrado en estas atarazanas».<sup>239</sup> Otra prueba evidente de la ausencia de estos profesionales la tenemos en 1693, cuando Gonzalo Fernández de Córdoba, presidente del Consejo de Cruzada e inquisidor general, solicitó a José de Marimón el coste que tendría desbastar cien astillas de remo que habían llegado de Nápoles a Barcelona; sin embargo, el superintendente no pudo contestarle porque en aquellos momentos no había ningún maestro remolar en las atarazanas.<sup>240</sup>

La falta de maestranza a finales del siglo xvii era tan evidente que incluso en 1710, en plena Guerra de Sucesión, el Consejo de Ciento de la ciudad de Barcelona decidió unificar las cofradías de los carpinteros de ribera y de los calafates en una sola, «per considerar-se dites dues confraries avui molt reduïdes per la falta de confreres».<sup>241</sup> Ciertamente, en este contexto bélico, la cofradía de carpinteros de ribera tenía únicamente trece miembros, mientras que en la de los calafates no había ninguno. Por eso, cuando Felipe V reabrió las atarazanas, fue necesaria la llegada de la maestranza de la costa catalana. Así, en 1727, el superintendente Marimón escribió al baile y regidores de la villa de Torredembarra para que mandasen a las atarazanas a los maestros de aja de aquel lugar, «con la prevención de que los apremie en caso que se resistan».<sup>242</sup> En 1731, se ordenaba al superintendente Marimón que, en cuanto llegasen los maestros de Arenys de Mar, se pusiesen todos a trabajar inmediatamente en el aconcho de la galera *Santa Teresa* que se encontraba en la ciudad y que habían reconocido los maestros entretenidos Francisco Llopart, Francisco Preses, Francisco Ferrer y el maestro mayor calafate, Jaime Vila.<sup>243</sup>

<sup>238</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Juan de Marimón a Vicente Gonzaga*, Barcelona, 3 de abril de 1664.

<sup>239</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Vicente Gonzaga a Juan Bautista Arespacochaga*, Barcelona, 26 de abril de 1664.

<sup>240</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 76, *don José de Marimón a don Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 14 de marzo de 1693.

<sup>241</sup> AHCB, G, CyMA, *Unio de las dos confrarias: La una dita dels mestres d'aixa sots invocació de Santa Caterina i Sant Joan Degollaci i la altra de mestres calaffats sots invocatio de Sant Pere i Sant Feliu. I noves ordinacions fetes a 12 de setembre de 1710.*

<sup>242</sup> AMNM, caja 871, n.º 41, *El marqués de Risbourg a Juan Antonio de Marimón*, Barcelona, 3 de febrero de 1727.

<sup>243</sup> AMNM, caja 871, n.º 57, *Francisco Jiménez de Cisneros a Juan Antonio de Marimón*, galera *Santa Teresa*, 15 de diciembre de 1731.

Sin embargo, pese a la falta de maestros de aja y calafates, las autoridades de las atarazanas rechazaron la posibilidad de aumentar el número de maestros de galeras que no tuvieran la experiencia adecuada. Tal fue el caso de la solicitud de Juan Tizón, maestro de aja de la escuadra de galeras, que, en 1731, estando en Barcelona, solicitó una plaza de maestro en el astillero. La respuesta del superintendente de las atarazanas fue clara: «ahora tenemos acá buenos constructores y no se necesita [que] en ella pague el rey a más maestros que los de su dotación». Además, desestimaba la petición de Juan Tizón por ser de los menos experimentados en la escuadra de galeras, con apenas doce años de servicio, ninguno de ellos en el astillero, y se tenía noticia de ser poco habilidoso. Por eso, concluía Juan Antonio de Marimón:

Si se diese lugar a que se empleasen en este astillero semejantes sujetos, con trabajo se harían las construcciones y a la fin quedaríamos sin maestros inteligentes con gran menoscabo del servicio de S. M. y mayor pena de los que tenemos el encargo de vigilar no llegue este caso y buscar los más experimentados maestros de hacha.<sup>244</sup>

En 1732, el superintendente Juan Antonio de Marimón solicitaba, al obispo inquisidor general, que se diese alguna gratificación a la maestranza pues, «en todos los tiempos se ha practicado dar a los maestros de la fábrica que se emplearan al corte de maderas y señalar después sus gálbos ocho reales de plata cada día por razón que con su sueldo no pueden costear el gasto que les ocasiona este trabajo».<sup>245</sup> La causa del incremento del gasto se debía a la falta de madera próxima a la ciudad, que obligaba a trasladarse cada vez más lejos para conseguirla. Sin embargo, no se les dio gratificación alguna, a pesar de las reiteradas peticiones de Marimón quien, incluso, comparaba lo sucedido en Cataluña con lo que se acostumbraba en Cartagena, donde, según había oído el superintendente, sí se les daba esa gratificación.

En 1735, de nuevo se requirió la maestranza de la costa catalana para la construcción de galeras en las atarazanas. En esa ocasión, el conde de Glimes, capitán general de Cataluña, ordenó a los corregidores de Mataró y Gerona que enviasen a Barcelona a todos aquellos carpinteros de ribera y calafates que el superintendente Juan Antonio de Marimón le había indicado, «previniendo a dichos corregidores que no se admitan en sus pueblos los expresados maestros hasta que hagan constar se les ha despedido formalmente, para por este motivo evitar el que se ausenten del trabajo y se retarde el servicio».<sup>246</sup> En agosto de ese año se comenzó la construcción de dos buques de galeras, «con los maestros de hacha que se han encontrado voluntariamente», pero como no eran suficientes, se ordenó a las justicias locales que hicieran venir a toda la maestranza incluida en la lista proporcionada por el superintendente, lo que da a entender que muchos de ellos intentaron esquivar su traslado al astillero.

<sup>244</sup> AMNM, caja 871, n.º 50, *Juan Antonio Marimón al obispo Inquisidor general*, Barcelona, 8 de septiembre de 1731.

<sup>245</sup> AMNM, caja 871, n.º 63, *Juan Antonio Marimón al obispo inquisidor general*, Barcelona, 23 de febrero de 1732.

<sup>246</sup> AMNM, caja 871, n.º 82, *El conde de Glimes a Juan Antonio de Marimón*, Barcelona, 14 de febrero de 1735.



La maestranza de la costa catalana fue indispensable para el buen funcionamiento de la fábrica de galeras. También estuvieron presentes en la construcción de las dos últimas galeras que salieron de las atarazanas, en 1744, antes de la clausura del astillero y su traslado a Cartagena. Así, en julio de ese año, el conde de Sartine ordenó que todos los carpinteros de ribera y calafates de Mataró, Calella, Arenys y el resto de pueblos cercanos se presentasen en las atarazanas de Barcelona con toda la brevedad posible para la construcción de dichos buques. Tras el cierre del astillero, solo algunos pocos maestros fueron trasladados a Cartagena. La mayoría de la maestranza, continuó ejerciendo su oficio en sus poblaciones de origen o en el nuevo astillero de navíos de Sant Feliu de Guíxols. Así, la clausura de la fábrica de galeras en las atarazanas puso fin a siglos de traslados de maestranza de diversos lugares a Barcelona, de intercambio de ideas y técnicas de trabajo, de cambios de residencia, ya que muchos maestros, naturales de los pueblos de la costa catalana, se instalaron definitivamente en la ciudad, donde entroncaron familiarmente con las familias de carpinteros y calafates de Barcelona. Sin embargo, la clausura del astillero no significó la desaparición de estos oficios en la ciudad, ya que continuaron ejerciendo su trabajo, en un momento de cambio y evolución de la estructura artesanal de la ciudad hacia una estructura productiva de carácter preindustrial.<sup>247</sup>

## Portaleros, mayordomos, escribanos y guardias

En las atarazanas había una serie de oficiales encargados de registrar por escrito todas las actividades, ingresos y gastos: el mayordomo, tenedor de bastimentos, que también ejercía el oficio de portadero, el apuntador, o sobrestante, y el escribano. Apenas conocemos los nombres de los que desempeñaron estos oficios. Además, en el astillero había un cuerpo de guardia, dependiente directamente del virrey de Cataluña y que se encargaron de la seguridad del edificio y también de la entrada y salida de personas. En las próximas líneas, damos algunos apuntes sobre estos oficiales que, en muchas ocasiones, pasan desapercibidos, pero que, sin duda, tuvieron un importante papel en el devenir de la institución.

El mayordomo, que habitualmente también ejercía el oficio de portadero de las atarazanas y de tenedor de bastimentos, era el encargado de recibir, registrar y pesar todos los materiales que llegaban al astillero, tanto para la construcción de los buques, como eran la madera y el hierro, como para su arboladura, es decir, las jarcias, velas, mástiles y antenas o armamento y municiones. Además, también se encargaba de la recepción y reparto de la comida para la maestranza y los guardas de las atarazanas. Este oficio era muy codiciado, por cuanto ofrecía muchas oportunidades de ganar dinero, generalmente de manera ilícita. Por eso, era frecuente que proliferase el fraude, llevado a cabo generalmente por mayordomos, cuya reputación estaba en

<sup>247</sup> Sobre la situación de estos oficios en la segunda mitad del siglo XVIII, véase Mariano BARRIENDOS VALLVÉ, «La conflictividad gremial en la construcción naval barcelonesa (1571-1820)», en *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, 8 (1998): 103-112.

entredicho, como fue el caso de Juan Rimbau, que ocupó el puesto durante la década de 1580.<sup>248</sup> En 1585, un asesor de la capitanía general, el doctor Pol, escribía sobre él:

A tiempo que las atarazanas van gobernadas muy mal y me llegan a los oídos cada día [sobre] hurtos de pólvora, ploma y otras cosas (...) en los almacenes (...), que fue harta culpa del mayordomo Rimbau al cual por ser muy mendigo y necesitado, me parece sería acertado quitarle el cargo de mayordomo, porque como la necesidad es enemigo de la virtud y él tiene mucha (...) ocasión de aprovecharse de la real hacienda.<sup>249</sup>

Para evitar este fraude, el superintendente, Antonio de Alzate, recomendaba, en un memorial de 1588, que se crease una oficina «donde se junten y asistan en el dicho atarazanal y tengan sus libros las personas y oficiales de S. M.». Esta oficina se podría construir fácilmente, «pues hay tan buen aparejo y se pueden hacer tan a poca costa los aposentos (...) para ello por estar ya hechos lo muros en la entrada de la segunda puerta». Además, añadía lo aconsejable que sería que la cuenta y razón, «así en el recibir toda la madera, clavazón y otras cosas de hierro, pez, estopa, alquitrán y todas las demás cosas que se compran y entran en su poder para fábrica de galeras» la tuviera el mayordomo de las atarazanas y que de todas ellas le hicieran cargo el contador y el veedor.<sup>250</sup>

En 1603, Juan Rimbau, «mayordomo de la artillería y tenedor de bastimentos y municiones de fábricas del atarazanal», solicitó a Felipe III que le honrase con un privilegio militar por sus servicios y los de su padre, Lorenzo Rimbau. Tras consultar el expediente de servicios del mayordomo, el rey le concedió un privilegio de ciudadano honrado, que era algo «menos que la milicia».<sup>251</sup> Años más tarde, en 1621, el rey encargó al veedor Manuel de Orriola que hiciese una visita a las atarazanas para sanear sus cuentas y, curiosamente, entre las irregularidades que encontró, estaban las cometidas por el mayordomo Juan Rimbau, que todavía ocupaba el puesto, y al que se le acusaba de que durante más de diez años recibió y distribuyó todo tipo de materiales sin que hubiera «cuenta ni razón en los libros ni el dicho mayordomo la tiene mas tan solamente algunas pólizas y billetes de los oficiales y algunas memorias». Para evitar que en el futuro se repitiese lo mismo, el rey ordenó al contador y al veedor que, en el plazo de un año, diesen recaudos al dicho Rimbau «para su descargo de los materiales y cosas

<sup>248</sup> Ya era mayordomo de artillería y tenedor de bastimentos en Barcelona cuando, durante la visita de Felipe II a Barcelona de 1585, se le hizo merced de nombrarle también para las atarazanas, remplazando a Nuño Verdugo. AGS, GyM, lib. 40, f. 181, *El rey a Juan Rimbau*, Barcelona, 13 de junio de 1585.

<sup>249</sup> AGS, GyM, leg. 285, f. 355, *El doctor Pol a Felipe II*, Barcelona, 29 de junio de 1589.

<sup>250</sup> AGS, GyM, 75, f. 231, *Antonio de Alzate a S. M.* [Barcelona, 1588].

<sup>251</sup> Lorenzo Rimbau y Barri sirvió al emperador Carlos V y recibió por ello una vara de alguacil real, cuyo puesto ocupó más de cuarenta años. Por su parte, Juan Rimbau alegó haber servido durante más de veinticinco años en el puesto de mayordomo de las atarazanas y, previamente, haber participado en la toma del Peñón de Vélez de la Gomera y en la Revuelta de las Alpujarras de Granada. Consultado el arzobispo de Tarragona, virrey de Cataluña, de la veracidad del expediente de Rimbau, este dijo ser todo cierto y le reconoció «proceder de gente limpia y honrada», en ACA, CA, leg. 266, n.º 141, Valladolid, 21 de marzo de 1603.

de su cargo que hubiere distribuido en la dicha fábrica conforme a los papeles presentados justificándolos y dando el paradero que conviene a la Real Hacienda».<sup>252</sup>

En cuanto al apuntador, su principal labor era controlar y registrar el trabajo de la maestranza, los días que acudían al astillero a trabajar y las horas que se empleaban en él. En 1673, el apuntador de las atarazanas era Juan de Mir y Güells, quien fue nombrado escribano de las atarazanas, por lo que el puesto de apuntador quedó vacante. El Consejo de Guerra consideraba que era muy importante proveer el puesto de apuntador y sobrestante en la persona adecuada por «ser solo el que cuida de los obreros, notando los que trabajan y por su relación se hacen los pagamentos».<sup>253</sup> De la terna de tres candidatos que se presentaron al puesto, finalmente fue elegido por el rey Juan Bautista Cendrós, que había trabajado durante nueve años en la contaduría que los duques de Cardona tenían en Barcelona.<sup>254</sup>

En 1621, el cargo de escribano de las atarazanas lo ocupaba Francisco Tomas de Oribe Ayala. Sin embargo, pese a lo satisfactorio de su trabajo, en palabras del superintendente Carlos de Alzate, su plaza no era fija, por lo que el propio Alzate solicitó al rey que le hiciese merced «de mandarle dar título de el dicho oficio de escribano de las atarazanas para que pueda ejercitarle sin ser removido del mientras no diere causa para ello».<sup>255</sup> En 1692, la Junta de Galeras solicitó al superintendente Josep de Marimón que indicase en qué consistía y cuáles eran las funciones del escribano de las atarazanas que, en aquel momento todavía era Juan de Mir:

Digo que su ejercicio es hacer todas las escrituras de los conciertos que se hacen, el asistir en dichas atarazanas al tiempo de la conducción de las maderas y junto con el mayordomo de dichas atarazanas pesar toda la madera, y se paga en virtud de las relaciones que den los dos (...) En los pagamentos de la maestranza, formar las relaciones para saber lo que se le ha de dar a cada uno, como haber tenido cuidado durante el tiempo se fabrica de la maestranza si trabaja o no y si asiste cada uno las horas que debe, apuntando el que falta, en virtud de que el día del pagamento se quite lo que ha faltado, que esto hacia el apuntador que se extinguió este puesto de apuntador en 28 de enero de 1690.<sup>256</sup>

Ese mismo año de 1692, Juan de Mir y Güells escribió un memorial donde reclamaba que se pagasen 12.220 reales que se debían de sueldos pasados. Ante tal suma,

<sup>252</sup> AGS, GyM, leg. 874, s. f., *Manuel de Orriola al rey*, 5 de noviembre de 1621.

<sup>253</sup> AGS, GyM, leg. 2.286, s. f., *El Consejo de Guerra al rey*, Madrid, 15 de agosto de 1673.

<sup>254</sup> Entre los servicios de Juan Bautista Cendrós, destacan los de su abuelo, que participó en el sitio de Salses, y los de su padre, Francisco Cendrós, que estuvo en los de Tarragona y Barcelona, destacándose en este último en la conducción de víveres y bastimentos a las tropas reales. Los otros dos pretendientes al puesto eran Alejandro del Castillo, también sobrestante de las fábricas del reino de Mallorca, y don Fernando Yáñez de Martín, que ya servía al rey en el principado en otros asuntos: en AGS, GyM, leg. 2.286, *Resumen de los servicios de las personas que han concurrido a pretender el oficio de apuntador y sobrestante de fabrica de las Atarazanas de Barcelona*.

<sup>255</sup> AGS, GyM, leg. 874, s. f., *don Carlos de Alzate al rey*, Barcelona, 6 de febrero de 1621.

<sup>256</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 12, *José de Marimón a García de Bustamante*, Barcelona, 3 de enero de 1693.

la Junta de Galeras pidió al superintendente don Josep de Marimón que informase sobre dicho escribano, a lo que contestó que él no tenía nada que añadir a los papeles presentados por Juan de Mir y que de él había oído que «había servido con grande fidelidad y celo en todas ocasiones y en mi tiempo haber asistido en lo que se ha ofrecido con toda puntualidad». En cuanto a la necesidad en que Mir decía que se hallaba, Marimón corroboraba que era muy grande, ya que durante los bombardeos franceses sobre Barcelona del año anterior cayeron dos bombas sobre su casa, destrozándola por completo, por lo que solicitaba a la Junta de Galeras que «miren con ojos de piedad al dicho suplicante».<sup>257</sup>

Sin embargo, las intenciones del rey era acabar con ambos oficios, tanto el de apuntador como el de escribano de las atarazanas. En 1690, se extinguió el cargo de apuntador, por no hacer reposición tras la muerte de su titular, Josep Preva. Ahora, en 1692, el rey mandó que, tras la muerte de Juan de Mir, se liquidase también el oficio de escribano. Sin embargo, don Josep de Marimón veía necesario que, al menos, existiese uno de los dos puestos, y no sabía qué razones había para considerarlos ambos inútiles.<sup>258</sup> Finalmente, no fueron liquidados, y se nombró a Josep Bitto apuntador y sobrestante de las atarazanas. Dos años más tarde, Bitto quería dejar su cargo, alegando haber perdido la salud y que los médicos le recomendaban que cambiara de aires y temperatura para recuperarla. Por eso, solicitaba permiso al rey para poder renunciar a su cargo a favor de Francesc Potau, «persona benemérita y de toda satisfacción». De nuevo, la Junta de Galeras solicitó un informe del superintendente sobre la situación de Bitto y, Marimón, corroboró su situación, informando, eso sí, de que Bitto «ha procurado en asistir a la fábrica con toda puntualidad no obstante su poca salud que cierto la tiene muy quebrada y es imposible el que pueda continuar y es necesario que quien ocupe dicho puesto es preciso asista a todas horas por ser muy necesario a la fábrica».<sup>259</sup> Sin embargo, hasta finales de julio de 1695 no llegó a Barcelona el real despacho con el permiso del rey para que Josep Bitto renunciase a su puesto en Francesc Potau, quien debía presentarse en las atarazanas para ejercer su oficio.<sup>260</sup> Potau nunca se presentó en las atarazanas para ello, por lo que, tras la renuncia de Bitto y la muerte del propio Potau, en enero de 1696, el oficio volvía a estar vacante.

Tras la Guerra de Sucesión, la administración borbónica reestructuró los oficios de pluma en cuatro cargos: el contador o comisario, el guardalmacén, el apuntador y el portalero. El rey ordenó que se proveyesen con oficiales reales que habían llegado desde Sicilia, tras la pérdida de la isla por Felipe V en el Tratado de Utrecht. Así, en junio de 1715, el comisario de cruzada, Juan Antonio Gil de Taboada, ordenó al superintendente Marimón que se informase «de los que se hallan en esta Ciudad que enten-

<sup>257</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 7, *José de Marimón a García de Bustamante*, Barcelona, 13 de septiembre de 1692.

<sup>258</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 12, *José de Marimón a García de Bustamante*, Barcelona, 3 de enero de 1693.

<sup>259</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 29, *José de Marimón a la Junta de Galeras*, Barcelona, 14 de septiembre de 1694.

<sup>260</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 34, *José de Marimón a Juan de Elizondo*, Barcelona, 30 de julio de 1695.

diere son capaces y a propósito para la fábrica y que sea con toda cautela por lo que importa el secreto».<sup>261</sup> En cuanto al oficio de portalero, ya existente en las atarazanas previamente, Marimón dijo que:

Es el más ínfimo y mecánico (y su sueldo es de diez escudos de plata al mes) que vive. Él que lo ha sido y ha servido de treinta años a esta parte muy a mi satisfacción y de quien haría confianza para que me diese noticia de lo que pasaba cuando no me hallaba en las atarazanas y con este se aseguraba no hubiese algún desorden; verdad es que quedo en esta ciudad cuando entraron las armas de los aliados, pero ha estado siempre retirado en su casa sin haber hecho cosa positiva contra el servicio del rey, por lo que parece podría dejársele continuar con los despachos tiene de Carlos II.<sup>262</sup>

Ciertamente, tras la finalización del conflicto, todos los cargos del principado tenían que ocuparse por leales a Felipe V, y cualquier persona que optase a un oficio debía presentar sobradas pruebas de su lealtad, o como mínimo, de su neutralidad y no participación en el bando austriacista. En este caso, Marimón depositó su confianza en el portalero que había antes de la guerra, Juan Bautista Marco. Por lo que se refiere al oficio de apuntador, parece ser que recayó en uno de los oficiales llegados de Sicilia, pues, en 1723, era apuntador de las atarazanas don Flavio Galluzo.<sup>263</sup>

Uno de los cargos que mayor importancia adquirió durante el breve período borbónico fue el del contador o comisario de las atarazanas, que sustituía al mayordomo o tenedor de bastimentos. En 1727, el contador don Melchor del Pozo escribió al baile y regidores de la villa de Torredembarra para que hiciesen «pasar a esta capital diferentes maestros de hacha para la fábrica de las galeras, con la prevención de que los apremie en caso que se resistan».<sup>264</sup> El hecho de que fuera el comisario quien escribiera a las autoridades municipales de aquella villa levantó las suspicacias del capitán general, marqués de Risbourg, quien, enseguida, escribió al superintendente Juan Antonio de Marimón para pedir explicaciones de ello: «y siendo esta una diligencia tan irregular y extraña de los términos en que se debiera practicar pues había de ser acudiendo en derecho a quien puede dar estas ordenes para que lo mandase, me dirá V. S. lo que hay en esto y en virtud de qué facultad ha pasado ese contador a hacer semejante encargo y prevención».<sup>265</sup> Y es que, como bien decía el capitán general, el contador o comisario no está autorizado a dar ese tipo de órdenes, sino que era propio de su cargo o de los superintendentes.

Por último, la guardia de las atarazanas merece también algunos apuntes. Siempre faltos de paga y, en muchas ocasiones, abiertos a cualquier tipo de negocio

<sup>261</sup> AMNM, caja 751, n.º 1, *José de Marimón a Juan Antonio Gil de Taboada*, Barcelona, 15 de junio de 1715.

<sup>262</sup> AMNM, caja 751, n.º 1, *José de Marimón*.

<sup>263</sup> AMNM, caja 871, doc. 7, *Relación de los sueldos que gozan los ministros y demás oficiales de las Atarazanas de Barcelona en la dependencia de la fábrica de galeras*, Barcelona, 30 de abril de 1723.

<sup>264</sup> AMNM, caja 871, n.º 41, *El marqués de Risbourg a Juan Antonio de Marimón*, Barcelona, 3 de febrero de 1727.

<sup>265</sup> AMNM, caja 871, n.º 41, *El marqués de Risbourg*.



ilícito que les permitiese mejorar sus vidas, los guardias de las atarazanas no gozaron de buena reputación. Poco conocemos de ellos, pues a menudo no aparecen en la documentación; sin embargo, sabemos bien el papel que desempeñaron durante la década de 1580 por la abusiva actuación de su capitán, un tal Cárcamo, que además, era el secretario del virrey Manrique de Lara.<sup>266</sup> El propio Antonio de Alzate denunciaba la actuación de Cárcamo y los soldados de la atarazana que él gobernaba y sobre los que no tenía mandato alguno: «los cuales no son de ningún servicio, sino de llevar sueldo y quemar mucha madera de que es buena para la fábrica y hurtar las herramientas y clavazón y otras muchas cosas».<sup>267</sup> Además, se les acusaba de llevar una vida licenciosa, permitiendo la entrada al recinto de prostitutas, y de permitir el juego ilegal:

El juego de las dichas atarazanas (...) [está] causando esto tan mala guarda en ellas por estar todos los soldados ocupados en jugar, ver jugar o tener a su cargo el juego que, en la fábrica de las dichas quince galeras, está probado en el descargo (...) haberse hurtado más de mil ducados de fusta, clavazón y otras cosas.<sup>268</sup>

## El conservador de montes y plantíos

Por último, es necesario hablar del oficio de conservador, o comisario, de montes y plantíos. Este cargo, sin estar vinculado a las atarazanas de Barcelona, era esencial para el funcionamiento de la fábrica de galeras, ya que se encargaba de supervisar e inspeccionar los montes y bosques del principado, de los que se obtenía la madera para construir los buques. En 1573, ante la grave situación de sobreexplotación que presentaban los montes de la península, Felipe II creó el oficio de conservador de montes y plantíos, para poder frenar la acelerada desaparición de los recursos forestales de la monarquía. Sus tareas principales eran visitar y tomar las medidas necesarias para conservar los bosques y fomentar las repoblaciones de árboles con nuevos plantíos, con el propósito de asegurar para el futuro reservas madereras.<sup>269</sup> En Cataluña, inicialmente los virreyes encargaban esta labor a algunas personas expertas, dándoles un sueldo de 15 escudos para que pudieran costear los gastos de la visita de los montes. Luego, en 1606, ya se nombró oficialmente a Pedro de Montagut y Vallgornera, quien recibió, además de los quince escudos, otros 20 de entretenimiento en las atarazanas, por lo que su sueldo le permitía cubrir las necesidades principales durante la visita a los bosques y también

<sup>266</sup> Sobre este episodio y el origen y evolución de la guardia véase: [en prensa] A. Jorge AGUILERA LÓPEZ, «“[They] are not of any service, except for wasting wages and burning a lot of timber”: The soldiers of the guard of the Royal Shipyard of Barcelona (1575-1600)», en *Privacy at Sea: Practices, Spaces, and Communication in Maritime History* (Londres: Palgrave Macmillan).

<sup>267</sup> AGS, GyM, 75, *Bartolomé Jordán a S. M.*, Barcelona, 1589.

<sup>268</sup> AGS, GyM, leg. 252, f. 211, *Pedro de Isunza a S. M.*, Hostalric, 12 de octubre de 1589.

<sup>269</sup> Sobre los conservadores de montes y plantíos véase Alfredo José MARTÍNEZ GONZÁLEZ, *Las Superintendencias de Montes y Plantíos (1574-1748): Derecho y política forestal para las armadas en la Edad Moderna* (Valencia: Tirant lo Blanc, 2015).

vivir durante el período en que estaba inactivo. Así comunicaba Felipe III al virrey de Cataluña, duque de Monteleón, el nombramiento de Pedro de Montagut:

Se ha entendido que por no haber persona que sirva el oficio de comisario de plantíos en ese principado los labradores de él se descuidan de plantar los árboles que son obligados en conformidad de la pragmática del prior don Hernando de Toledo vuestro antecesor [que] hizo publicar por mandado del rey (...) el año pasado de 1574, de que redundaba el faltar madera para [la] fábrica de galeras que se hacen en las atarazanas de esa ciudad. Y porque esto es de tanto inconveniente a mi servicio, como se deja considerar y tan necesario acudir al remedio, conveniente nombrar persona que atienda a ellos. Acatando la buena relación que me habéis hecho de la calidad partes y experiencia de Pedro de Montagut que me sirve en las dichas atarazanas (...), he tenido por bien nombrarle (...) por comisario de los dichos plantíos para que tenga cargo y cuidado de la ejecución de la dicha pragmática y conservación de todos los plantíos y que use en este cargo como y de la manera que lo hizo don Juan de Comallonga en quien proveyó por mi mandado el dicho prior don Hernando de Toledo.<sup>270</sup>

Así, a partir de ese momento, era tarea del nuevo conservador de montes y plantíos que «mire cuide y entienda que la comisión aumento y custodia de ellos, procurando con toda la vigilancia y cuidado debido que no reciban menos cavo alguno antes se mejoren, conserven y vayan aumentando cuanto posible fuere». Además, debía informar de la actuación de los comisarios de cortas de madera para evitar que se excediesen en su labor y talasen más árboles de los necesarios, del estado de los bosques del Real Patrimonio y del trabajo de los ministros encargados de cuidarlos y conservarlos. Debía también comprobar que se respetase el contenido de los pregones que el virrey emitía sobre la tala de árboles y el cuidado de los bosques, sobre todo, en lo que respecta a las prohibiciones de talar árboles y sacar madera de ellos. Por otro lado, el conservador debía realizar dos visitas al año por los bosques del principado, en concreto, entre los meses de diciembre y enero, y de julio y agosto, coincidiendo con los momentos en que se iniciaba las talas de los árboles.

De estas visitas, el conservador debía hacer relación del estado de los bosques, de los árboles y de la madera que había cortada en ellos, especificando los lugares donde se encontraba. También tenía que reconocer terrenos óptimos donde iniciar nuevos plantíos y ver su evolución, tanto de los que eran propiedad de la Corona como los de los particulares. Por otro lado, en relación con los plantíos de los particulares, que era cosa voluntaria, «recorrerá y mirará si así se hace usando en todo de la prudencia y buen trato que se requiere para que esto tenga el debido efecto». El conservador debía llevar consigo un libro donde registrar el estado de los plantíos y el número y calidad de los árboles que había en ellos. También debía controlar y asegurarse de que toda la madera cortada era conducida a las atarazanas, y evitar que alguna se quedase perdida en los bosques. Para que el conservador de montes y plantíos pudiese realizar bien su trabajo, se ordenaba a todos los guardas y ministros,

<sup>270</sup> AGS, GyM, leg. 1.088, s. f., *Real Cédula de Felipe III*, Ventosilla, 28 de abril de 1606.

tanto reales como de particulares, que le obedeciesen y ejecutasen sus órdenes, tanto de palabra como por escrito.

En 1632, el rey nombró como nuevo conservador de montes y plantíos a Climent Talavera.<sup>271</sup> Sin embargo, un año más tarde, este se lamentaba de que, con el escaso sueldo de 15 escudos al mes que percibía por su trabajo, no podía mantener la cabalgadura y al criado que eran necesarios para poder realizar las visitas a los montes y bosques de Cataluña, y tenía que gastar dinero de su propio patrimonio. Por eso, solicitaba al rey que le concediese un entretenimiento de 20 escudos, como el que tenía su antecesor en el cargo.<sup>272</sup> El propio Bernardino de Marimón escribió al virrey en favor de Talavera, para el que pedía que se le concediesen 15 reales al día durante el tiempo que estuviera realizando las visitas, para que pudiera vivir con ellos los ocho meses restantes en que no salía al monte.<sup>273</sup>

En agosto de 1633 se reunió la Junta de Galeras y reconoció que los quince escudos que cobraba Talavera no eran suficientes para visitar los bosques y cumplir con su obligación, por lo que veía justo aumentarle el sueldo ya que «como requiere la importancia de que no se talen los bosques, y que se ejecute lo dispuesto en la materia de plantíos cosa de grandísima importancia, que si este conservador de bosques hace su deber cualquier sueldo o comodidad que se le dé será bien empleado y saldrá muy barato».<sup>274</sup> Sin embargo, para excusar gastos, la Junta le concedió diez reales por cada día ocupado en las visitas de los montes y plantíos, que por ser la tercera parte del año, importaría más o menos ciento veinte escudos, a sumar a su sueldo; eso sí, «que estas dietas no las ha de llevar si no fuere visitando precisamente, y los días que en él se ocupe, de que ha de gastar».<sup>275</sup> En 1675, se concedió al conservador de montes y plantíos, Francisco de Alcarrás que se le situase su sueldo por el Consejo de Cruzada, como ya se hacía con los maestros mayores.<sup>276</sup> Alcarrás ocupó el puesto de conservador de montes y plantíos durante las siguientes tres décadas.

Tras la Guerra de Sucesión, Felipe V nombró como nuevo comisario de montes y plantíos de Cataluña a Marco Antonio de la Llera. Pocos datos tenemos sobre su persona y por qué recibió este cargo. En 1732, el conservador solicitó al obispo general que se le pagasen los atrasos y se le acrecentase el sueldo, ya que, por la escasez de madera próxima a Barcelona, cada vez tenía que visitar bosques más lejanos, lo que le suponía mayores gastos.<sup>277</sup> Marco Antonio de la Llera ejerció su oficio de conservador de montes y plantíos hasta la clausura de las atarazanas como fábrica de galeras.

<sup>271</sup> AGS, GyM, leg. 1.088, s. f., *Real Cédula de nombramiento de Climent Talavera como nuevo conservador de montes y plantíos, Felipe IV*, 16 de abril de 1632.

<sup>272</sup> AGS, GyM, leg. 1.088, s. f., *Bernardino de Marimón al duque de Cardona*, Barcelona, 27 de mayo de 1633.

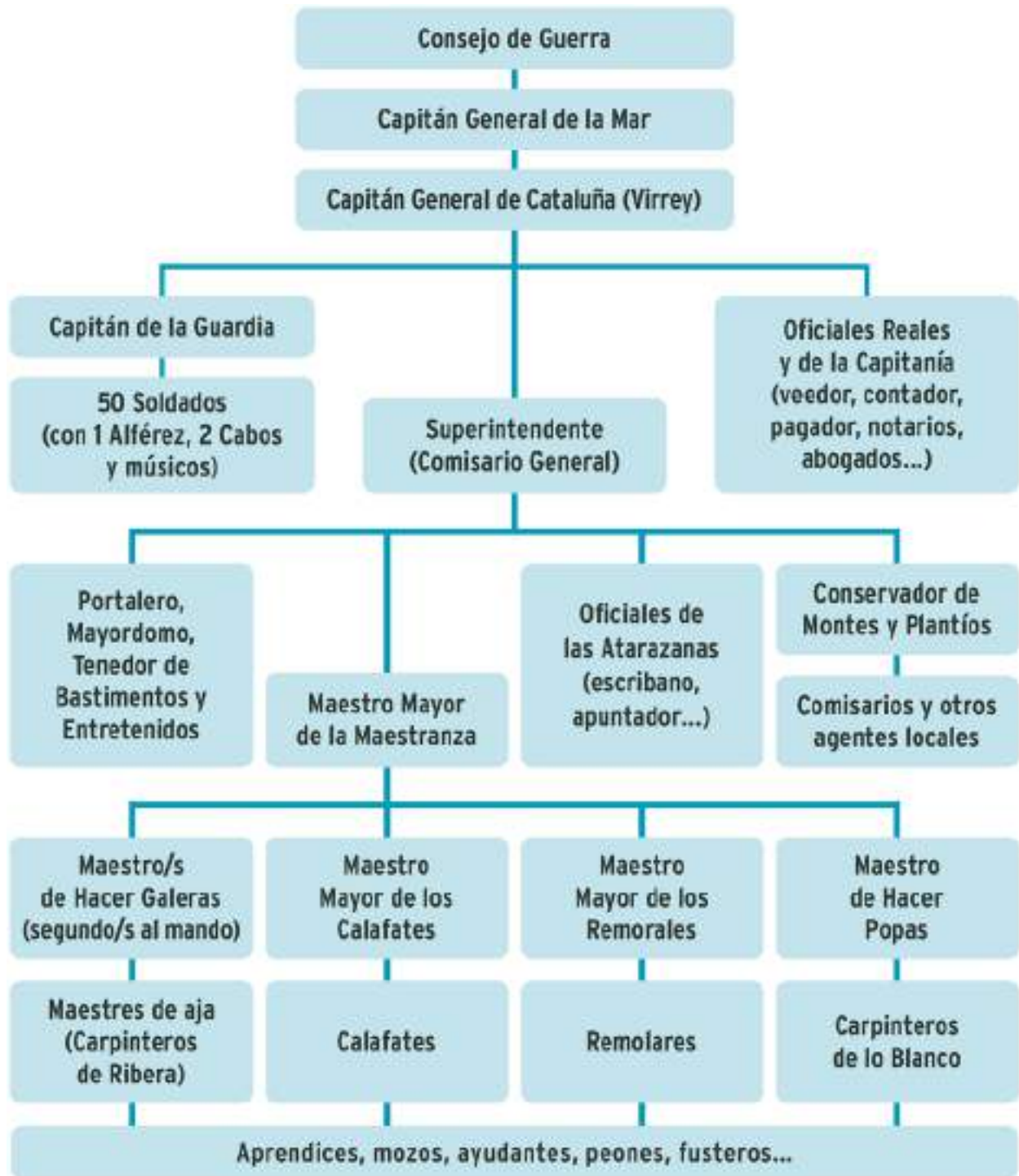
<sup>273</sup> AGS, GyM, leg. 1.088, s. f., *Bernardino de Marimón al duque de Cardona*, Barcelona, 14 de junio de 1633.

<sup>274</sup> AGS, GyM, leg. 1.088, *La Junta de Galeras al rey*, Madrid, 26 de agosto de 1633.

<sup>275</sup> AGS, GyM, leg. 1.088, *La Junta de Galeras*.

<sup>276</sup> ACA, CA, leg. 252, n.º 95, *El rey al vicescanciller de Aragón*, Madrid, 3 de diciembre de 1675.

<sup>277</sup> AMNM, caja 871, N.º 63, *Memorial de Marcos Antonio de la Llera al Obispo Inquisidor general*, Barcelona, 26 de enero de 1732.



**Jerarquía en las Reales Atarazanas de Barcelona.** Sirva tan solo de orientación, pues la estructura y los oficios (tanto su número, como su nombre y funciones), fueron variando a lo largo de toda la edad moderna. (Elaborado por los autores).

# Madera para las galeras

DOI: <https://doi.org/10.51829/978-84-121242-3-1>

La madera fue hasta la época industrial el principal material para el desarrollo de la vida humana. Durante los siglos medievales y modernos, la madera era indispensable para la construcción, la calefacción, la combustión, el transporte, tanto terrestre como marítimo, fabricación de utensilios y un largo etcétera de usos que facilitaron las actividades antrópicas. No es de extrañar que el historiador Pierre Bonnassie denominase a las sociedades medievales como la «civilización de la madera», que, sin duda, podemos hacer extensible a los siglos modernos.<sup>1</sup> En la misma línea, Víctor M. González González de Linares afirmó, en un artículo sobre la historia de los bosques españoles, que la historia del uso de la madera por parte del hombre en la Península Ibérica era la historia del desarrollo de la civilización.<sup>2</sup> Ciertamente, el bosque era la principal fuente de abastecimiento de madera, y su explotación era siempre codiciada.

## El paisaje forestal catalán

El paisaje forestal de Cataluña no siempre ha sido el mismo. Condicionadas, en tiempos prehistóricos, por las condiciones climáticas del momento, las masas forestales avanzaron o retrocedieron según predominase un clima frío o más atemperado. El paisaje forestal catalán se fue conformando durante el período posglacial, es decir, desde hace unos diez mil años. Las especies arbóreas se expandieron según el clima dominante durante estos milenios. Así, en los períodos cálidos, se produjo un avance de los robles y los olmos; en cambio, en los períodos fríos, eran las coníferas, especialmente pinos y abetos, los que proliferaban por las montañas. En el período Atlántico (7450-4950 a. C.), caracterizado por una mayor humedad, fueron los robledales y los hayedos los que cubrieron el interior del principado. Pero fue a partir del 2750 a. C., durante la etapa Subatlántica, cuando se estabilizó el paisaje forestal catalán que co-

<sup>1</sup> Pierre BONASSIE, *Vocabulario básico de la Historia Medieval* (Barcelona: Crítica, 1999): 34.

<sup>2</sup> Víctor Manuel GONZÁLEZ GONZÁLEZ DE LINARES, «Los bosques de España a lo largo de la historia», en *Historia de los bosques: el significado de la madera en el desarrollo de la civilización*, John PERLIN (Madrid: Gaia Proyecto 2050, 1999): 429.



nocemos actualmente. Las hayas se multiplicaron por todo el territorio gracias a la humedad del período, mientras que, en litoral, las encinas y alcornoques formaron bosques mixtos con los robles y los pinos.<sup>3</sup>

Ya en época histórica, fue la actividad antrópica la que condicionó y, a menudo alteró, el paisaje forestal catalán. Las roturaciones que permitieron la expansión de la agricultura y la ganadería, la extracción de madera para la construcción y otros usos, como la combustión para la metalurgia y la calefacción, iniciaron un proceso de explotación forestal. Pero fue sobre todo a partir de la dominación romana cuando las masas forestales experimentaron la introducción de nuevas especies arbóreas que, en algunos casos, se expandieron rápidamente por el territorio, colonizando nuevas tierras y compitiendo, a menudo, con las especies autóctonas. Dos ejemplos paradigmáticos de este hecho son el del pino piñonero y el del castaño, que, en el primer caso, proliferó con gran éxito por el litoral catalán. El aumento demográfico de los siglos medievales, con el consiguiente incremento de las roturaciones y el crecimiento de las ciudades, y las devastadoras guerras de los últimos siglos medievales, se tradujeron en una mayor presión sobre los bosques de Cataluña.

A pesar de esta presión forestal, el territorio catalán se caracterizó durante los siglos siguientes por la abundancia de bosques y su diversidad en la tipología de especies. En este sentido, resulta de obligada mención y reproducción la descripción que hizo el jesuita Pere Gil, entre 1598 y 1602, en su primer volumen de su *Història Catalana*, titulado: *Llibre primer de la història catalana en lo qual se tracta d'història o descripció natural, ço és, de coses naturals de Catalunya*:

Per ser com es tot lo Principat de Cathaluña y Comptat de Rossello y Serdanya, terra de poch plans que sian grans, y de moltas montanyas, no secas ni pelades com son las de Arago y altres Provincias sino frescas ab abundantissimas de fonts y vestidas de arbres (...). y per participar dit principat de part maritima y bayxa que es molt templada (...). De aqui es que te Cathaluña tota manera de arbres per à fruyta, y tota manera de arbres per a fusta. De hont se segueyx que te fryutes per à si en abundancia; y fusta no sols per à si pero encara per altras provincias veynas.<sup>4</sup>

El litoral marítimo de Cataluña, hasta diez o doce leguas hacia el interior, estaba poblado de diversas especies: higueras, olivos, encinas, robles, carrascas, alcornoques, hayas, pinos, álamos, nogales y chopos, además de muchos otros árboles frutales: «de aquestos y altres arbres y ha gran abundancia de Leña en ditas parts de Cathaluña: en especial de oliveras, Alsinas, Roures, Arbossos, y pins. Y dels pins y matas se fa carbo per als ferrers; y delas alzinas y Roures se fa carbo per al necessari us particular delas casas».<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Martí BOADA, *Boscos de Catalunya. Història i actualitat del món forestal* (Figueres: Edicions Brau, 2004): 18-19.

<sup>4</sup> Josep IGLÉSIES, *Pere Gil, S. I. (1551-1622) i la seva Geografia de Catalunya. Seguit de la transcripció del Llibre primer de la historia Catalana en los qual se tracta de historia o descripció natural, ço es de cosas naturals de Cathaluña*, (Barcelona: Societat Catalana de Geografia, 2002): 227.

<sup>5</sup> IGLÉSIES, *Pere Gil*: 227.

En cambio, en el norte del principado, en las cordilleras pirenaica y prepirenaica, así como en otras zonas montañosas, además de todas las especies anteriormente citadas, había pinos y abetos, además de algunos cedros y hayas de gran altura. Además, «los pins y avets, y roures delas valls profundes per a participar del sol, se crian molt drets y altissims: y destos en especial dels ques crian en lo terme de Viladrau, y Arbussias y altres territoris cerca de Montseny, se fan arbres y Antenas de Naus y Galeras».<sup>6</sup> Ciertamente, como indica Gil, del macizo del Montseny y sus alrededores, se extraían las arboladuras para las galeras y otros tipos de embarcaciones. Tampoco se olvidó de mencionar toda la madera que, proveniente de los valles pirenaicos, bajaba por los ríos hacia la costa:

Per los rius de Lobregat, y Ter, y Segre bayxa molta fusta. En especial per los Riu Segre se bayxa grandissima quantitat de fusta a Balaguer y Leyda (...). Tambe per lo Ebro bayxa à Tortosa y al mar. Y de aquella fusta de melis se aporta à Barcelona y altres parts de Cathaluña; à Valencia y altres parts de Espanya. Demanera que per totas parts està Cathaluña molt proveyda de fusta molt bona y accommodada. Y per tenir Cathaluña tanta y tan bona fusta; se fan tantas cosas della.<sup>7</sup>

En esta geografía de Cataluña, Pere Gil mostraba un panorama forestal demasiado optimista, que contrastan con la realidad planteada por la documentación, como veremos más adelante. Sin embargo, no fueron pocos los que confiaron en las posibilidades forestales del principado, como fuente inagotable de madera.

## Árboles para la construcción de galeras

Para la construcción naval se utilizaban varios tipos de madera, según para qué tipo de pieza fuera. Sin embargo, predominaba la madera de dos tipos de árboles por encima de los demás: el pino y el roble. En su obra, Pere Gil hizo referencia a los tipos de madera empleados en la construcción naval:

Y es que com en Cathaluña y haya grandissima abundacia de Alzinas, Roures, Pins vers y borts, Avets, Albers, Chops ò polls, Fayxos y Noguers; la fusta dels quals arbers per à fabricar Galeras y Naus es propissima è importantissima. Perque delas Alzinas y Roures per ser fusta fortissima se fan las carenas, costellas, timos y barras travesseras, y altres que hajan de patir força y pes dins las Naus y Galeras y altres veyxells. Les quals son en los Veyxells de mar com los ossos y nirvis en los homens y animals. Del pins, y del melis dells se fan las posts foranas que tocan en la aygua y se enclavan en las costellas: que en las naus y galeras com las parets foranas en las casas y com lo cuyro en los homens y animals.

Dels Avets y Prins grossos y llarchs de ordinari se fan los Arbres delas Naus y Galeras; y dels prims y drets se fan las Antenas. De la fusta de Fayx se fan los Rems. De la fusta de Albers y Chops se fan algunes obres mortes dins las naus y Galeras que no les

<sup>6</sup> IGLÉSIES, *Pere Gil*: 227-228.

<sup>7</sup> IGLÉSIES, *Pere Gil*: 228.

toque la aygua, per ser fusta lleugera. Dela fusta dels Noguers se fan las popas gentils y assientos y cambras ahont habitan los Capitans y gent noble quant passa la Mar.<sup>8</sup>

El roble se utilizaba, sobre todo, para construir el armazón de la galera y las partes más robustas. Piezas como la quilla, la contraquilla, las rodas, las contrarrodas, cuadernas y corbatones se fabricaban con este tipo de madera. Era mucho más utilizado en la construcción naval atlántica que en el Mediterráneo, por la excelente calidad de los robles de la vertiente cantábrica. Eso sí, convenía que el roble hubiera llegado a su madurez para alcanzar su mayor robustez, es decir, unos cien años.<sup>9</sup> Sin embargo, el roble no era válido para forrar el buque, ya que su madera era muy vulnerable a la acción del mar. En cambio, sí lo eran los pinos, mucho más resistentes al agua salada. Por eso, su madera era la preferida para forrar los costados de los buques y las cubiertas, porque «conserva más la estopa y porque por su amargor resiste mejor el gusano de la broma». Por eso, cuando en 1663, el rey ordenó que para los costados y cubiertas se utilizase el roble, el superintendente Juan de Marimón y los maestros mayores le representaron la conveniencia de que se empleara el pino.<sup>10</sup> Dos años más tarde, era el maestro mayor de las atarazanas, Jerónimo Verde, quien defendía las bondades del pino frente al roble para forrar los costados y la cubierta de los buques:

En los costados y cubierta siempre se ha puesto madera de pino por ser mejor que el roble, ya que esta con el agua y el sol se abre más fácilmente y no conserva tan bien la estopa con que se calafatea y la broma no gasta tanto los costados siendo de pino que es madera amarga y el roble como es dulce lo pudre y pasa por derecho y reconociendo a ser mejor el pino para este efecto y en particular el de este Principado.<sup>11</sup>

Así, la madera de pino era la más apropiada para la obra viva de la galera, es decir, para aquella zona que estaba directamente en contacto con el agua y expuesta a la acción de la broma,<sup>12</sup> y también para la cubierta y el forro del buque. El caso de las crujías es representativo de las diferentes calidades de los árboles. En las atarazanas de Barcelona, esta serie de piezas que cruzaba la galera desde popa a proa se labraba tradicionalmente en pino melis. Sin embargo, en 1732, el rey ordenó que, a partir de ese momento, las crujías se hiciesen con madera de roble, como se venía haciendo en el resto de países. Pero la calidad de los robles catalanes era inferior a la de los robles del norte europeos, e incluso a la de los cantábricos, y las nuevas crujías de roble se

<sup>8</sup> IGLÉSIES, *Pere Gil*: 229-230.

<sup>9</sup> Gaspar de ARANDA Y ANTÓN, *Los Bosques Flotantes. Historia de un roble del siglo XVIII* (Madrid: ICONA, 1990): 52.

<sup>10</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Vicente Gonzaga al rey*, Barcelona, 20 de junio de 1665.

<sup>11</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Jerónimo Verde*, Barcelona, 25 de abril de 1665.

<sup>12</sup> Según apunta Gaspar de ARANDA Y ANTÓN en su libro *Los bosques flotantes. Historia de un roble del siglo XVIII*, 92: «La broma es un molusco lamelibranquio marino (*teredo navalis*) de aspecto vermiforme. Las valvas de la concha a forma de mandíbulas perforan la madera sumergida, practican en ella galerías que el propio animal reviste de una materia calcárea segregada por el manto y causa graves daños en las construcciones navales».

podrían porque «guardaba mucha humedad y al tiempo que se va secando queda totalmente gastada hasta el corazón».<sup>13</sup> En 1738, los ministros de las galeras aceptaron con resignación la recomendación de los maestros de las atarazanas de volver a hacer las crujías con pino melis de Tortosa.

Las bondades de los pinos catalanes no escaparon a Juan de Mal Lara, encargado, en 1568, de la decoración de la galera real de don Juan de Austria, y que afirmaba «ser el pino de Cataluña, el mejor leñame que en Asia, África, y Europa se halla fuera de las Indias Orientales así porque es más ligero que roble: como por ser más fuerte que el pino ordinario».<sup>14</sup> Se refería, sin duda, al pino melis que crecía en los bosques de Tortosa y que era de una gran calidad para la construcción. También los pinos se emplearon como mástiles y antenas; eso sí, tenían que ser de gran longitud, y por eso provenían de zonas de montaña y valles. Así, las coníferas, en especial los abetos, eran los principales árboles utilizados para fabricar las arboladuras de las galeras.

También se utilizaban otros árboles. Los chopos, también llamados álamos blancos, se utilizaban para hacer los bancos de los galeotes, mientras que los álamos negros eran muy valorados para fabricar los timones y, ya en el siglo XVIII, las cureñas de los cañones. La madera de nogal, considerada de mayor calidad, se utilizaba para las obras muertas, en concreto para las popas, la zona más noble de la galera, y especialmente en galeras patronas y capitanas; mientras, en las galeras sencillas, las popas se construían de roble o de álamo blanco. Incluso en algunas popas de galeras reales, capitanas o patronas llegó a utilizarse la caoba, que llegaba a las atarazanas vía Sevilla. Por su dureza, también se utilizó la encina para la fabricación de piezas robustas, del esqueleto de la embarcación, aunque en menor medida que el roble por la dificultad que presentaba a la hora de labrarla. Eso sí, de madera de encina se hacían las galavernas donde descansaban los remos que se extraían de los troncos de las hayas.

## La abundancia de Cataluña

### Las sierras del Montseny y el Montnegre, y las comarcas del Vallés y la Selva

Para la construcción de galeras en las atarazanas de Barcelona siempre se prefirió la madera de proximidad; es decir, aquella procedente de las montañas cercanas a la ciudad: las sierras Litoral y Prelitoral y el macizo del Montseny, con las cercanas cuencas del Vallés y de la Selva. De estas zonas se extrajeron buena parte de las maderas que se utilizaron para construir las escuadras de la Corona de Aragón en los siglos medievales,<sup>15</sup> pero también permitió la construcción de galeras en los modernos. En estos

<sup>13</sup> AMNM, caja 871, n.º 98, *Juan Antonio de Marimón al cardenal de Molina*, Barcelona, 22 de febrero de 1738.

<sup>14</sup> Juan de MAL LARA, *Descripción de la Galera Real del Serenísimo Señor Don Juan de Austria* (Sevilla: Sociedad de Bibliófilos Andaluces, 1876), vol. 1: 15.

<sup>15</sup> Claude CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi* (Barcelona: Curial, 1977), vol. I: 193. Marcel PUJOL I HAMELINK, *La construcció naval a Catalunya a l'Edat Mitjana* (Barcelona: Base, 2012): 131.

bosques abundaban árboles de diversas especies: robles, pinos, hayas, encinas, chopos, álamos, etc., siendo la principal zona de extracción de los primeros.

En 1555, el superintendente de las atarazanas, Miquel Setantí, escribía acerca de los bosques del Montseny:

De muchos tengo entendido que en estas montañas de Montseny, que están bien cerca de esta ciudad, hay muy grande abundancia de árboles para galeras y otros cualesquier navíos (...), que a muy poca costa de S. M., con la forma que se podría dar a que los vecinos de las dichas montañas, por el provecho que de ello les resultaría, se podría dar orden a como estos se sacasen de las dichas montañas. Lo cual yo no tengo visto ni tengo más noticia de lo que por relación de expertos y entendidos, los cuales lo tienen visto y tanteado y me han muy certificado que es cosa de tanto fruto para el servicio de S. M. (...). Que a tener este negocio salida, a poca, sería muy grande remedio del mucho dinero y tiempo que se gasta en la provisión de las susodichas cosas que de dichas montañas podrían haberse.<sup>16</sup>

La optimista visión de Setantí sobre el futuro de los bosques del Vallés y de los alrededores de Barcelona, contando además con empezar a explotar la abundante zona del Montseny, contrasta dramáticamente con lo que Antonio de Alzate escribió tan solo treinta y cuatro años más tarde: «Habiéndose acabado los árboles [de galera] del Montseny, que es un bosque en Cataluña a cuatro leguas de Blanes, de donde se proveían de ellos los años pasados las galeras (...), ordenó S. M. (...) se enviasen a buscar árboles por todos los bosques de Cataluña».<sup>17</sup> Y es que, un año antes, en 1588, se cortaron en esta zona 789 pinos, 504 robles, 495 álamos blancos y 50 nogales para la construcción de ocho galeras.<sup>18</sup>

Precisamente, fue esta zona la que inspeccionó el superintendente Bernardino de Marimón en 1626, cuyas posibilidades madereras reflejó en la relación que escribió al respecto.<sup>19</sup> El epicentro de esta explotación forestal lo constituía el eje formado por las poblaciones de Arbucias y Santa Coloma de Farners. En la primera, Marimón cifró en 304 los pinos que podían ser talados ya, a los que él denomina *pinos de servicio*, a los que había que sumar otros 107 que, en diez o quince años, estarían ya lo suficientemente crecidos para ello. En la segunda, la cifra era mucho más elevada. Si bien apenas había tan solo 168 pinos de servicio, los de creciente abundaban en mayor grado: 560 pinos estarían listos para ser talados dentro de cinco a diez años, mientras que habían más de diez mil pinos de creciente que, en un período de 15 a 40 años, se podrían talar.

<sup>16</sup> Cristian CORTÈS, «Disset lletres de Francesc Antoní Setantí, comissari general de guerra i castells (any 1555)», en *Boletín de la Real Academia de las Buenas Letras de Barcelona*, 34 (1971-1972): 256-257.

<sup>17</sup> AGS, GyM, leg. 249, f. 241, *Antonio de Alzate a S. M.*, Madrid, 22 de junio de 1589.

<sup>18</sup> AGS, GyM, leg. 227, f. 148, *Relación del estado en que se halla la fusta de pino, roble, álamo blanco, nogal y juegos de galeras que esté presente año 1588 se cortó en los bosques de Arbucias, Santa Coloma, La Esparra, Castanyet y términos de Sant Feliu de Guíxols, Sant Joan de l'Erm y La Cubertorada para la fábrica de ocho galeras que se han de hacer placiendo a Dios el año venidero de 1589*, Barcelona, 6 de septiembre de 1588.

<sup>19</sup> AGS, GyM, leg. 953, s. f., *Relación de la visita que yo, don Bernardino de Marimón cabo y superintendente de la fábrica de las galeras por S. M., he hecho en las partes de Levante*, Barcelona, 12 de junio de 1627.



G A Leg 227-148

Relación del estado en que se halla la fusta de pino Roble Alamo blanco Nogal y Juegos de Galeras que se piden año 1588 sacados en las bosques de Arbuçias Santa Coloma Lampara Castañer y terminos de San Phelip de Guisano San Jui del Sermo y la subterranada para la fabrica de las ocho Galeras que se han de sacar placiendo a Dios el año Venidero 1589

319 Pinos En la D<sup>na</sup> Arbuçias sacaron Trezientos y diez y nueve pinos y de ellos resultaron 723 mijones 145 contubales 50 Cusrias y 58 labes que por todas son novecientos setenta y seis picas 976 P<sup>as</sup>

770  
789 Pinos En los d<sup>tos</sup> bosques de Santa Coloma Lampara y Castañer se contaron en otros de quatuorcientos y sesenta pinos y de ellos resultaron 10217 mijones 196 contubales y 61 Cusrias que por todas son mil quatrocientos y veinte y quatro picas 10424 P<sup>as</sup>

Por materia que las picas contenidas en las d<sup>tas</sup> dos partidas de 220400 P<sup>as</sup> mijones contubales labes y cusrias sacan la suma de dos mil y quatrocientas picas las quales como d<sup>tos</sup> estan serradas y apertadas en los d<sup>tos</sup> bosques sino se descomponen y traen a marina y de ella a estas Atarazanas con mucha brevedad lo qual y el d<sup>to</sup> de sembrado algunas de las d<sup>tas</sup> picas esta hecho y nomas por d<sup>to</sup> faltado el dinero para pagar las serradas y el de sembrar y los de sacar y de veinte y cinco Pinos arriba referidos

Stables que se contaron este presente año para la fabrica de las ocho Galeras

ALCANTARA GENERAL DE SIMANCAS

En las terminos de S <sup>ta</sup> Coloma de ferria noventa y siete Robles 2	97
En las terminos de Arbuçias Trezientos y diez 2	313
En la Bailia de Logosoria Treinta y quatro 2	34
En la Bailia de Caldas setenta 2	60

Asi son las Robles cortados en los d<sup>tos</sup> terminos quinientos y quatro 504

Alamos blancos

En la Bailia de Salt hongo Alamos blancos 2	11
En San gregorio Trece 2	13
En el Guisano dos 2	2
En marilla Una 2	1
En Montsal Trece 2	3
En S <sup>ta</sup> Maria cinco 2	5
En Salta ocho 2	8
En San Phelip once y seis 2	6
En Lampara ocho 2	8
En badilla Treinta y dos 2	32

389

Relación del estado en que se halla la madera que se ha cortado para la fábrica de las 8 galeras que se han de construir en 1589. (España. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas, GyM, leg. 227, f. 148).

Además, inspeccionó algunas heredades de particulares en las que encontró también una buena suma de árboles. En la de Antic Llorell había más de 937 pinos entre de servicio y de creciente; en la de Antic Planiol otros 318 pinos entre ambos tipos y, finalmente, en la de Antonio Meso, 377 árboles que en unos años podrían servir para la construcción de galeras. Por este motivo, el superintendente recomendaba al rey que comprase estas heredades para que, formando parte del patrimonio real, se asegurase la provisión de madera para las atarazanas. En otras poblaciones que se extendían por la actual comarca de la Selva, Bernardino encontró cantidades de pinos nada despreciables, aunque, en su mayoría, servirían solo para las obras muertas. En San Martí de l'Esparra había 263 pinos para ser talados de inmediato y otros 261 de creciente; en Vallgorguina y Olzinelles otros 300 pinos, de los cuales 84 ya podían ser talados; en Riudarenes y Vallcanera también halló 180 pinos para talar y 470 de creciente; finalmente, otros términos donde había buenos árboles eran Gallarans, Grions y la Batlloria.

En cuanto al Vallés, si bien en la relación de don Bernardino aparecieron menos pinos listos para ser utilizados que en la zona del Montseny y la Selva, halló un número nada despreciable. En la Roca encontró 196 pinos, mientras que en el término de Sant Genís de l'Ametlla había 448, de los cuales 306 eran propiedad del rey porque los había comprado a sus dueños. En Sant Pere de Bigues, 169 pinos, otros 126 en Lissá de Munt o 93 en la Garriga, eran una buena suma de pinos que, si bien sus características no permitían extraer tablas de grandes longitudes, sí que podían ser utilizados para conseguir otra multitud de piezas que se utilizaban en el ensamblaje de una galera. En Palau de Plegamans la Corona había comprado 261 pinos, mientras que había otros 188 aptos para obtener cintas. Finalmente, en Tarrasa halló 138 pinos aptos para ser utilizados. En definitiva, don Bernardino de Marimón calculó que, en esta zona, a la que llama «parte de Levante», había un total de 4.682 pinos que estaban listos para ser talados y aserrados, mientras que había un total de 14.525 pinos de creciente que entre cinco y cuarenta años podrían ser utilizados para las galeras. Embargó todos estos árboles en nombre de la Corona y mandó que los señalasen con la marca real para que no pudiesen ser tocados. Como de cada pino se conseguían como máximo dos tablas o mijanes, y cada buque de galera necesitaba entre 320 y 330 tablas, don Bernardino calculó que con los pinos aptos para ser talados en ese momento se podrían construir no más de catorce galeras.

Durante todo el siglo xvii y la primera mitad del xviii, los bosques del Montseny y de las comarcas del Vallés y la Selva proveyeron de madera a las atarazanas de Barcelona. Sirvan como ejemplo los 350 pinos talados en 1720 en los bosques del Vallés,<sup>20</sup> o la tala de robles y álamos realizada en 1723 para la construcción de cuatro galeras: una capitana, una patrona y dos sencillas.<sup>21</sup> En concreto, ese año se talaron 806 robles y 65 álamos de la cuenca vallesana. De algunas localidades se extrajeron un buen número de estos árboles, destacando, sobre todas ellas, los 96 robles tala-

<sup>20</sup> ACA, BGRP, vol. 111, ff. 121-123, Barcelona, 4 de junio de 1720.

<sup>21</sup> ACA, BGRP, vol. 113, f. 139, Barcelona, 6 de julio de 1723.

dos en Llorena; los 86 de La Ametlla; los 85 de Llíssa de Munt; los 74 de la Roca o los 54 de Cardedeu. Otras localidades de las que se obtuvieron estos robles fueron, por el número de troncos, Canovellas, Santa Eulalia de Ronsana, Benlloch, Palau, etc.

De los bosques del Montseny también se extraían astillas de haya para fabricar remos. Los de mayor calidad eran los procedentes de los bosques del reino de Nápoles. Pero como su extracción y transporte encarecían el precio, se optó por hacerlos con madera de haya de la península ibérica. En este sentido, eran muy valoradas las hayas de los bosques navarros, que se transportaban por el Ebro hasta Tortosa y de ahí a las atarazanas de Barcelona, donde los remolares los labraban. En agosto de 1611, el superintendente de las atarazanas, Carlos de Alzate, fue a ese reino junto con un maestro remolar para comprobar la calidad de las hayas de aquellos bosques.<sup>22</sup> Según explicaba el propio Carlos de Alzate en 1617, los remos de Navarra, pese a ser de buena calidad, eran más blandos que los de Nápoles, por eso se seguía prefiriendo estos últimos por encima de los de otros reinos.<sup>23</sup> Pero cuando no se podían obtener de Navarra, se optaba por conseguirlos en el propio principado, concretamente de los hayedos del Montseny. Sin embargo, su calidad era muy dudosa. En 1621, de nuevo Carlos de Alzate, escribía sobre ello:

En un monte llamado Montseny que está a cinco leguas de la mar de donde se cortan los árboles y antenas hay alguna cantidad de hayas de donde se hicieron doce años ha luego que llegue a servir a V. M. en este oficio quinientas astillas las cuales por ser muy nudosas, vidriosas y blandas se ha dejado de cortar en este monte así por esto como por la poca cantidad que hay no obstante que es el más cerca de la mar y se hubieran sacado siendo buenas con menos costa.<sup>24</sup>

Como ya apuntó Duhamel du Monceau en su tratado sobre la explotación forestal, era muy frecuente que los defectos de la madera no se viesen hasta que el árbol se hubiese cortado, lo que dificultaba más el acierto en su elección y tala.<sup>25</sup> Una lástima que las hayas del Montseny no hubieran sido de buena calidad, porque habrían sido de poco coste para la Hacienda Real, por la proximidad a la costa y a las atarazanas.

En 1584, el conde de Miranda, virrey de Cataluña, daba instrucciones al maestro Bartolomé Jordán para que se dirigiese a unos bosques en la sierra del Montnegre, donde parecía haber buenas hayas para remos:

Y habiendo dado recaudo a todo lo arriba referido, os partiréis luego para el vizcondado de Canet al bosque de la Cau y ordenaréis antes de vuestra partida de esta

<sup>22</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *Relación de Carlos de Alzate y Martín Juan del Calvo*, Barcelona, 23 de mayo de 1615.

<sup>23</sup> AGS, GyM, leg. 825, s. f., *Carlos de Alzate al rey*, Barcelona, 30 de mayo de 1617.

<sup>24</sup> AGS, GyM, leg. 874, *Relación de Carlos de Alzate*, Barcelona, 17 de julio de 1621.

<sup>25</sup> «Il est vrai qu'il y a quantité de défauts qu'il n'est pas possible d'appercevoir, lorsque les arbres sont encore sur pied, et qui deviennent sensibles, lorsqu'ils ont été abattus, et en partie débités»: Henri-Louis DUHAMEL DU MONCEAU, *De l'exploitation des bois, ou moyens de tirer un parti avantageux des taillis, demi-futaies et hautes-futaies, et d'en faire un juste estimation: Avec la Description des Arts qui se pratiquent dans les Fôrets: Faisant partie du Traité complet des Bois et des Forests, Préface* (París, 1761), XXI.

ciudad a Joanot bayle residente en ella que se halle juntamente con maestre Maxi Morell remolar vecino de la villa de Blanes (...) en el (...) bosque de la Cau (...). Y todos tres visitaréis el dicho bosque y los que cerca de él se hallaren altos y suficientes para hacer astillas de remos, y vistos y considerados, haréis en las hayas que os pareciere la prueba necesaria para saber si tienen el agro conveniente para dicho efecto (...). Os encargo y mando que (...) hagáis la experiencia necesaria porque se sepa (...) el aprovechamiento que S. M. podrá tener en dicho bosque (...) y en los que cerca de él estuvieren, porque tenemos entendido que en ellos hay mucha y buena cantidad de hayas (...).<sup>26</sup>

Así pues, por su abundancia arbórea, esta zona fue uno de los principales puntos de extracción maderera para la construcción de galeras en las atarazanas.

## Los montes de Tortosa

Los bosques que se encontraban en las sierras próximas a Tortosa eran una de las joyas de la Corona en cuanto a explotación maderera se refiere. Los pinos melis que abundaban en aquellas montañas ya eran célebres en tiempos islámicos, hasta el punto de ser citados por el geógrafo y viajero Al-Idrisi.<sup>27</sup> Ya en el siglo XVI, el tortosino Cristóbal Despuig escribía, en el sexto de sus *Col·loquis de la Insigne Ciutat de Tortosa*, acerca de esos árboles que «són-y tan bons que en lo món no són millors dels quals fan assí ordinàriament molts vaxells per a navegar de totes formes; y també s'i fan per lo rey galeres; dien estos capitans del rey que no tenen par. Y tots los lley nyams que allí se crien són molt singulars y aprofiten-se de ells los poblats de assí per a infinites coses».<sup>28</sup>

Los bosques se regían por un régimen especial que se remontaba a los tiempos de la conquista cristiana y la correspondiente carta de población que se dio a la ciudad. En 1638, en el contexto de una pugna entre las autoridades reales y las municipales tortosinas por el control de la gestión de los bosques, el abogado fiscal del virrey de Cataluña elaboró un memorial para el propio virrey, conde de Santa Coloma, donde explicaba el origen y evolución del régimen jurisdiccional de los bosques y puertos de Tortosa:

Los Bosques y Port de Tortosa en dominio son de su Magd pero según la carta de población del sr. Conde don Ramon Cal. Decemb. 1144 los ciudadanos de Tortosa tienen en ellos el uso o empriu que llaman *Dono etiam vobis montes et planos et boschos et lignamina ad omnes eros uso proprios tam domoy quam navium, Dono etiam vobis prata et pascuas de venaciones et habeatis hac omnia vos, et omnios successores vestri post vos libere et ingenue*. Pero las ordinaciones para conserva-

<sup>26</sup> AGS, GyM, leg. 267, f. 86, *El conde de Miranda a Bartolomé Jordán*, Barcelona, 20 de enero de 1584.

<sup>27</sup> GONZÁLEZ GONZÁLEZ DE LINARES, «Los bosques de España»: 441.

<sup>28</sup> Cristòfor DESPUIG, *Col·loquis de la Insigne Ciutat de Tortosa*, 1557; editado por Eulàlia Duran (Barcelona: Curial, 1981): 194-195.

ción de los bosques la hacía S.M. y el Baile suyo de Tortosa y todo lo que era conveniente en esta parte con plenísima jurisdicción como acaso de los diez de la sentencia arbitral del Sr. Grau de Palaccolo sin intervención de los procuradores o ciudadanos de aquella Ciudad.<sup>29</sup>

Posteriormente, proseguía el abogado fiscal, en 1319, el rey Jaime I concedió un privilegio a la ciudad de Tortosa para que sus procuradores administrasen los bosques juntamente con el baile del rey, para restaurarlos del mal estado en que se encontraban. Así, «deste dia en adelante las ordinaciones del Puerto se han hecho por el Bayle y procuradores y Promens». Sin embargo, poco a poco, los procuradores fueron apropiándose de la gestión de los bosques, llegando, incluso, al caso de impedir la saca de maderas de dichos bosques, como pasó en 1454, cuando no permitieron la extracción de madera de sus bosques para la construcción del archivo real de Barcelona. Esto supuso la expropiación de los bosques por Alfonso el Magnánimo y su hermano y lugarteniente general, don Juan de Navarra (futuro Juan II), imponiéndoles un impuesto, el *quaranteno*, por talar árboles y extraer madera de ellos para venderla. Los problemas jurisdiccionales en los bosques de Tortosa fueron un continuo durante los siguientes siglos. La Corona, claro está, no podía renunciar a la gestión de ese rico patrimonio forestal, indispensable para su política naval en el Mediterráneo.

Hanse hecho del año 1500 hasta hoy diferentes ordenaciones para conservación de los bosques, las cuales han hecho los Bayles y proms de la Ciudad como se ha dicho poco a poco en ellos han ido tomando tierra los de Tortosa apropiándose la jurisdicción y es que han aguardado a hacer estas ordenaciones cuando ha estado ausente el Baile y su Lugarteniente en el cual caso sucede en su lugar el veguer que ha firmado todo lo que la Ciudad ha querido.<sup>30</sup>

Por negligencia de los bailes o por la actuación de los naturales de la ciudad, lo cierto es que, según el abogado fiscal, el patrimonio real en los bosques salió perjudicado. Así, cuando, en 1637, la Ciudad de Tortosa solicitó que se uniese la jurisdicción del Baile Real a las jurisdicciones ordinarias de sus procuradores, el abogado fiscal replicó eso significaba «quitar este oficio y con esto dejarlo todo a manos del pueblo sin dependencia de propio ministro de Su Magestad y sin quedar en Tortosa jurisdicción alguna que no sea de la Ciudad cosa que ha sido juzgada en todos tiempos llena de muchos inconvenientes y prejuicios». Por eso, el abogado fiscal juzgaba necesario que se le restituyese al baile toda su jurisdicción para evitar perjudicar a la autoridad real.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> ACA, G, SC, n.º 2.794, *el abogado fiscal del virrey al conde de Santa Coloma*, Barcelona, 20 de octubre de 1638.

<sup>30</sup> ACA, G, SC, n.º 2.794, *El abogado fiscal*.

<sup>31</sup> ACA, G, SC, n.º 2.794, *El abogado fiscal*.



En 1574, Marco Antonio de Aldana, el humanista catalán y vecino de Tortosa, tras resaltar las dificultades y gastos que conllevaba traer madera de los Pirineos por los ríos hasta Tortosa,<sup>32</sup> describía al virrey de Valencia, marqués de Mondéjar, las excelencias de los bosques de pino cercanos a su ciudad:

Maravillome que a S. M. no se haya dado aviso del grande aparejo que hay de árboles y entenas de pino en esta ciudad en una partida de su puerto llamada Vallcanera. La multitud, grandeza y bondad de estos pinos no se puede encarecer, la comodidad sería grandísima llevándolo a embarcar a Amposta o Vinaroz, el gasto muy poco porque solo han de hacer camino menos de cinco leguas de las cuales hay más de cuatro más llanas que la sala del real, con hermosas carreteras que van a las dichas villas desde el monte de los monjes de beneficencia, por la plana que dicen que esta entre el río Ebro y el de la Sénia, que es la raya entre Valencia y Cataluña, y solo sería necesario hacer camino desde el monte de Vallcanera hasta una de las carreteras, que (...) sería fácil y de poco gasto por la brevedad y aparejo del lugar.<sup>33</sup>

No solo la cantidad de árboles y las facilidades de transporte de la madera eran motivos suficientes para explotar estos bosques sino, sobre todo, su calidad. Y es que, de estos árboles se podría «sacar infinita cantidad de tablas que para galeras serían sin duda las mejores del mundo por ser muy largas, muy anchas y el melis [resina] de ellas muy amargo y por tanto no sería roído de las bromas [molusco] como fácilmente roen las tablas de que se sirven Barcelona, que, por ser de pinos veros, tienen el melis muy dulce».<sup>34</sup> Y es que este amargor era esencial para evitar el pudrimiento de la madera a causa de la acción del molusco de la broma. Parecida opinión sobre estos bosques tenía el gobernador de Castellón de la Plana, don Luis de Castelví, quien, en 1589, escribía:

Los montes de Vallcanera en el término de Tortosa, que del universal diluvio acá, están estos copiosísimos montes de pinos sin aprovecharse de ellos siendo propios de V. M., los cuales están a cinco leguas de Vinaroz reino de Valencia. Es madera muy fuerte (...) para navíos de alto bordo cortada en buena luna y no se broma a la mar.<sup>35</sup>

<sup>32</sup> «Ha cinco días que llegaron a esta ciudad cuatro maderos, un árbol y tres entenas de abeto, para galeras por un camino muy extraño, con trabajo y gasto excesivo porque se han cortado en el monte Pirineo y de allí traídos e echados en un pequeño río Noguera Pallaresa y por el río Segre que pasa por Lérida y por él, en el río Ebro y por él a la mar, donde se han de embarcar para Barcelona y en estos solos cuatro maderos se han gastado más de setecientos ducados según me ha dicho el que traía cargo de ellos y ha sido solo por ensayar si estos pasarían, porque hay más de cincuenta piezas cortadas, de donde deduzco que debe S. M. tener de estos grande necesidad y falta, pues con tanto trabajo y gasto los manda buscar en los montes Pirineos»: AGS, GyM, leg. 78, f. 40, *Marco Antonio de Aldana al marqués de Mondéjar*, Tortosa, 21 de diciembre de 1574.

<sup>33</sup> AGS, GyM, leg. 78, f. 40, *Marco Antonio de Aldana*.

<sup>34</sup> AGS, GyM, leg. 78, f. 40, *Marco Antonio de Aldana*.

<sup>35</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 224, *Luís de Castelví a S. M.*, Valencia, 5 de junio de 1589.

Algunas de las opiniones en torno a la bonanza de estos bosques a veces eran demasiado optimistas:

En Cataluña al término de Tortosa hay un bosque de pino que se llama Vallcanera; y de este bosque habrá seis leguas hasta Vinaroz y se puede hacer tantos navíos ahí que fuesen cinco mil grandes, y por ser el bosque tan grande que no podría mirar en un día. Me soy querido informar por hombre práctico, no uno solo, sino muchos me han dado relación. Que donde fuimos con el capitán Antonio de Alzate (...) hay grande pinar: son gruesos y largos, harán tres o cuatro palmos de tabla. Y se pueden sacar por arrastre al cabo de la carretera con facilidad y los carros pueden ir en un día y volver el otro, que vendrá a costar la carga poco (...). Y de la carretera hasta el cabo de este barranco hay una grande legua, vendrá a costar de hacerla y adobar algunos pasos de aquella que es hecha para poder sacar la madera más larga.<sup>36</sup>

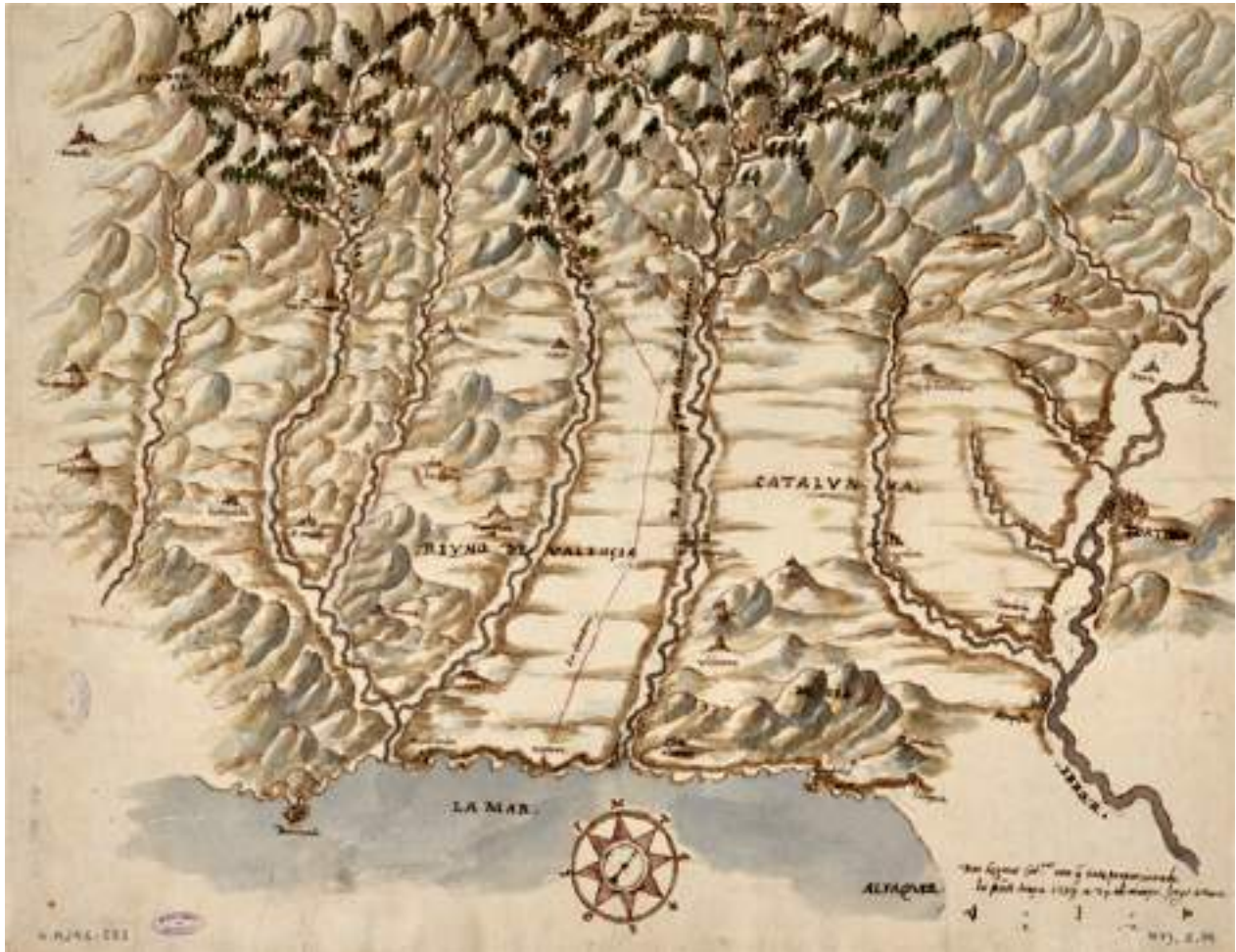
Además, Andrea Graciano añadía que, en Nuestra Señora de Vallivana, en el término de Morella, ya en el reino de Valencia, había un bosque de encinas tan grande que se podrían sacar de él cuatro mil navíos grandes, Sin duda, un número del todo exagerado. Sin embargo, que hubiera un gran número de árboles no significaba que fueran aptos para la construcción de galeras. En este sentido, destaca la opinión que sobre estos dos lugares, tuvo el superintendente Antonio de Alzate cuando los inspeccionó ese mismo año, junto al maestre Juan de Nicola y el ingeniero Jorge Setara. Sobre el bosque de Vallcanera, aseguraba haber:

Gran cantidad y número de árboles de pinos de tres suertes que de ordinario se llaman: pinos ordinarios, melosos y bordes; y los del primer género solo son los que sirven y son buenos para fábrica de galeras cuando se hallan de la grandeza y tamaño que conviene (...). Dice no halló en él cien (...) pinos que fuesen a propósito (...), y la causa de esto dice que es haberse criado sobre peñas tan ásperas que casi no tienen tierra donde extender las raíces.<sup>37</sup>

Del mismo modo, aunque reconocía la gran cantidad de madera de encina útil para los navíos de alto bordo que había en Vallivana, aseguraba no haberla apta para hacer cintas y carenas. Además, afirmaba que esa madera no servía para fabricar galeras, por ser «pesada y vidriosa».

<sup>36</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 34, *Andrea Graciano a S. M.*, 22 de marzo de 1589.

<sup>37</sup> AGS, GyM, leg. 246, f. 281, *Relación Antonio de Alzate sobre los bosques en los confines del Principado y el Reino de Valencia*, Barcelona, 24 de marzo de 1589.



***Traza de los montes que hay en la raya entre Cataluña y Valencia que fue a reconocer Antonio de Alzate para la fabricación de bajeles, Jorge Setara, 1589. (España. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas, MPD, 05, 079).***

## Otras zonas de extracción

Las autoridades reales siempre anduvieron buscando nuevos bosques de donde extraer madera para las atarazanas. En 1592, los monjes de la cartuja de Montalegre ofrecieron al rey venderle su pinar. Inmediatamente, Antonio de Alzate solicitó el permiso real para enviar expertos que inspeccionasen el bosque; si la madera era tan abundante y buena como nuevamente se decía, se compraría para reducir costes y no tener que molestar a otros vasallos. Poco después de esto hubo un considerable revuelo por el descubrimiento de un bosque –llamado de Falgós–, en el Rosellón, que, aunque no resultaba cercano a Barcelona, se decía que tenía una gran abundancia de hayas y robles, por lo que se enviaron expertos a que lo inspeccionasen, y se llevaron muestras a Barcelona. Los expertos se mostraron entusiastas con la calidad de la madera, por lo que el rey se decidió a comprarlo. Así, en 1594, Jerónimo Torrellas, veedor de la gente de guerra del principado, lo compró por orden del duque de Maqueda, virrey de Cataluña por aquel entonces, por 400 ducados.

Este potosí de madera fue una gran decepción. La previsión realizada en cuanto a madera útil para barcos fue extremadamente optimista: se calculó que había hayas para remos para cien años, mientras que habría robles durante seiscientos años. Sin embargo, tras sacar 500 astillas para remos, no hubo árboles suficientes «de que poderse sacar más ni después de se han sacado ni otro fruto hasta de algunos años a esta parte». El fiasco que resultó ser el bosque hizo que lo arrendasen por 24 ducados anuales. En marzo de 1609, Jerónimo de Torrellas solicitó al Consejo de Guerra que le diesen la posesión del bosque y el producto de su explotación, en pago a unas deudas que el rey le debía satisfacer. Torrellas planteaba esta posibilidad como medida para conservar los árboles que había en el bosque, que podrían servir en el futuro para la construcción naval, ya que sí ofrecía posibilidades para extraer madera de calidad para el carenado de los buques. Finalmente, el Consejo de Guerra aceptó la petición de Torrellas, y así lo recomendó al rey Felipe III.<sup>38</sup>

En 1621, Carlos de Alzate inspeccionó unos bosques de hayas en el condado de Vallfogona y ordenó al maestro remolar que le acompañaba la tala de cien árboles para ver su calidad. Pese a que, en el momento de hacer la relación, todavía no habían llegado a Barcelona las astillas, el superintendente se aventuraba a asegurar que «este monte es más copioso y de mejor agrio de madera y con menos nudos»; sin embargo, distaba del mar trece leguas, con lo que los costes de transporte serían más elevados. No obstante, esta lejanía del mar era beneficiosa, porque, según decía, los árboles son más derechos y menos nudosos. Acababa Alzate diciendo que, en cuanto llegasen a las atarazanas, haría con ellos la prueba del fuego para ver su resistencia. En cuanto a los de Navarra, ya en anteriores relaciones había enumerado sus bondades, que resumía ahora diciendo que, después de los de Nápoles, eran mejores que los de Francia, resto de Italia y el principado, y que, si se los conducía rápido por los ríos hasta llegar a Tortosa, evitando estar expuesto mucho tiempo al sol, era la mejor palamenta tras la napolitana. Por eso, recomendaba que se hiciera un almacén en Tortosa para resguardarlos del sol hasta que las galeras fueran allí a por ellos, ahorrándose, así, el coste de su traslado hasta las atarazanas o hasta Cartagena.<sup>39</sup>

En noviembre de 1639, Bernardino de Marimón afirmaba que «en este reino no se hallan hayas y que las pocas que se hallan son de mala calidad y de mucho coste». Por eso, aconsejaba que la palamenta se trajese de Nápoles.<sup>40</sup> Ese mismo año, en una relación compuesta sobre los pertrechos necesarios para armar cinco galeras en las atarazanas de Barcelona, se decía que, por no haber llegado las astillas de remos de Nápoles, «para breve remedio, es el medio más eficaz cortarlos en los montes de Montseny y por orden del virrey de Cataluña que, aunque no son de buena calidad

<sup>38</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *El Consejo de Guerra al rey*, Madrid, 20 de mayo de 1609.

<sup>39</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *El Consejo de Guerra*.

<sup>40</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 4, *Bernardino de Marimón al rey*, Barcelona, 16 de noviembre de 1639.



suplen la necesidad».<sup>41</sup> En agosto de 1663, el Consejo de Estado dictaminó que, en vista de que los últimos remos llegados de Nápoles no eran de la calidad esperada,<sup>42</sup> el rey diese orden de que se cortasen las astillas en los contornos de Barcelona, donde había «madera muy a propósito para esta fábrica».<sup>43</sup> Al año siguiente, el virrey de Cataluña, Vicente Gonzaga, mandó llamar al maestro remolar Giuseppe Julia, considerado como el de mayor inteligencia del principado para hacer remos, ya que «asegura por tener muy bien reconocido los montes que se podrán sacar de ellos la cantidad de astillas de remo fueren menester para la escuadra de España de los géneros contenidos en dicho Real Despacho y de la misma calidad que se sacaban antes del año cuarenta»; es decir, antes de la Guerra de los Segadores de 1640.<sup>44</sup> Por lo visto hasta ahora, la calidad de las astillas de remo de los montes de Cataluña siempre estuvo en entredicho, y siempre se consideró inferior a la de las astillas napolitanas. En abril de 1664, el marqués de Bayona decía sobre ello: «Las astillas de Cataluña sobre no ser de provecho porque es madera muy blanda y llena de nudos pesada y ensamagada con que duran muy poco».<sup>45</sup>

En su inspección de los montes del principado en 1626, el superintendente don Bernardino de Marimón visitó el bosque de Ceret, en el Rosellón, en el que halló más de 800 hayas muy buenas listas para ser taladas ya y hacer astillas de remos, de las que 300 servirían incluso para galera capitana, que eran de mayor longitud. Además, había tan solo una legua de distancia hasta el paso del río Tec por un puente (todavía hoy existente), desde donde se podrían conducir las astillas por el río hasta la costa, ya que en primavera solía venir crecido. También reconoció los bosques de Bordellats y Ribelles, donde encontró «infinidad de hayas que se pueden sacar diez mil astillas de remos, buenas y de buena calidad». Además, en estos bosques también había más de mil pinos de entre 20 y 25 guas que eran aptos para el aforro de las galeras y para las obras muertas. Su proximidad al bosque de Falgós, media legua, permitía utilizar la carretera que Felipe II ordenó abrir hasta Rosas para el embarque de las astillas. El inconveniente de estos bosques era su lejanía de Barcelona, lo que encajaba la conducción de la madera hasta el astillero.

<sup>41</sup> AGS, EST, leg. 2.662, s. f., *Presupuestos y advertencias que se hacen para mayor brevedad en el armamento de las cinco galeras que S. M. se sirve de que se crezcan en el número de las que hay hoy en la escuadra de España y se fabrican en la ciudad de Barcelona*.

<sup>42</sup> AGS, EST, leg. 3.286, f. 65, *El Consejo de Estado al rey*, Madrid, 21 de julio de 1663.

<sup>43</sup> AGS, EST, leg. 3.286, f. 63, *El Consejo de Estado al rey*, Madrid, 2 de agosto de 1663.

<sup>44</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Juan de Marimón a Vicente Gonzaga*, Barcelona, 3 de abril de 1664.

<sup>45</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *El marqués de Bayona*, 24 de abril de 1664.





cada año para muchas galeras». <sup>46</sup> Una vez confirmado por los maestros de aja la existencia de ejemplares adecuados para hacer galeras que había en Sant Joan de l'Erm, la Corona encargó tener más información sobre la zona:

Felipe de Queralt, gobernador del vizcondado de Castellbó por V. M., dice que por orden de don Manrique de Lara (...) hizo cortar el año pasado (...) once juegos de árboles y entenas para galeras reales y sutiles en el dicho vizcondado en el bosque que se dice de Sant Joan de l'Erm, de los cuales cuatro juegos se llevaron a Barcelona. Los restantes siete quedan a la orilla del río Segre, los cuales reciben gran detrimento por no haberse llevado adonde estuviesen debajo cubierta conservados. <sup>47</sup>

Sin duda, la lejanía de estos bosques de la costa era el principal inconveniente que podía motivar el desperdicio de la madera cortada. Una década más tarde, la Junta de Galeras ordenó que se cortasen en estos bosques los árboles necesarios para hacer catorce juegos de árboles (mástiles) y antenas para las ocho galeras que se estaban fabricando en las atarazanas, cuyo coste sería de dos mil ducados. <sup>48</sup> En la zona abundaban los abetos, árboles ideales para fabricar mástiles:

Asimismo, dice que en el distrito del bosque que tiene entorno comenzando desde Santa Creu hasta el término de Vilamur y término de Rialp que confluenta con el río Noguera hasta la canal del río Madriu y sube a la Cobertorada, tendrá cinco leguas, poco más o menos, en el cual término hay gran fama de abetos para árboles y entenas para galeras y por ser el número tan grande no se puede decir la cantidad. Y de la calidad de los dichos árboles y del agro de la madera, tienen entendido de personas de experiencia que son de toda perfección. <sup>49</sup>

La inspección también reveló que, a media legua del río Segre, en los valles de Castellbó y Pallerolés, había gran cantidad de nogales, «así para timones como para hacer popas de galeras, y ahora se hallan derribados y descuadrajados cincuenta piezas que valen más de mil ducados». <sup>50</sup> Y, dentro del mismo vizcondado de Castellbó, en los términos de Coll de Nargó, Valle de Cabó y Sentís, había también «bosques grandes de mucha cantidad de árboles de pinos de los cuales se proveen de madera para toda suerte de edificios toda la llana de Urgel hasta Tortosa». <sup>51</sup> Estos bosques eran del patrimonio real y, por eso, el gobernador del vizcondado de Castellbó, Felipe de Queralt, recomendaba poner una imposición leve, de la cual se sacaría quinientos escudos de venta.

<sup>46</sup> AGS, GyM, leg. 249, f. 241, *Antonio de Alzate a S. M.*, Madrid, 22 de junio de 1589.

<sup>47</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 234, *Felipe de Queralt a Felipe II*, 22 de septiembre de 1589.

<sup>48</sup> AGS, GyM, leg. 564, f. 118, *Ramon d'Oms, Jerónimo de Torrellas y Antonio de Irabien*, Barcelona, 31 de diciembre de 1599.

<sup>49</sup> AGS, GyM, leg. 564, f. 118, *Ramon d'Oms*.

<sup>50</sup> AGS, GyM, leg. 564, f. 118, *Ramon d'Oms*.

<sup>51</sup> AGS, GyM, leg. 564, f. 118, *Ramon d'Oms*.

## Los trabajos de explotación

### Talas de árboles, cortas y desemboscado de la madera

Una vez el rey mandaba la construcción de nuevas galeras, el virrey, como su representante en el territorio, encargaba normalmente al maestro mayor de las atarazanas que fuese a los bosques a seleccionar y marcar con la señal real aquellos ejemplares aptos para ser empleados en la construcción de galeras. El mismo también se hacía cargo de dirigir a las cuadrillas de trabajadores y a los oficiales. El corte de madera se debía hacer cuando el árbol fuese maduro, y se debía cortar únicamente la mitad de sus ramas, pues de cortarlas enteras provocarían la pérdida del árbol.<sup>52</sup> El momento más propicio para esta labor eran los menguantes de luna en aquellos árboles que eran desmochados por primera vez desde el día de San Miguel, 29 de septiembre, hasta el día de Nuestra Señora, 25 de marzo, y en los ya trasmochados entre el 20 de febrero y el 25 de marzo, aunque en casos excepcionales se cortaba en noviembre y diciembre.<sup>53</sup> Este calendario de talas venía establecido por la tradición, y se consideraba que la madera cortada fuera de estas fechas no era de buena calidad. En este sentido, el equinoccio de otoño era la mejor fecha para trabajar en los bosques: «y porque ahora es el tiempo que con más comodidad de todo el año se puede tratar de conducir la madera y aun de cortarla».<sup>54</sup>

Resulta interesante reproducir las órdenes del virrey Manrique de Lara a Bartolomé Jordán, en 1586, a quien «como a persona que tenéis más plática en los bosques de este principado» le encarga partir el 25 de septiembre:

En compañía de Pedro Catalán y Juan de Nicola, animismos maestros mayores de la dicha fábrica y porque ninguno de ellos sabe bien dónde están los robles, pinos, álamos blancos, polls [chopos] y nogales que este dicho año se cortarán (...), ni tampoco tienen la plática necesaria de los bosques de Arbucias, Joanet, Ferrer y otros donde se cortan y sacan de ellos los árboles y entenas y la madera de más importancia que en dicho principado se labra. Les mostraréis todos los dichos lugares y bosques y los haréis capaces de las cosas que os pareciese convenir para que, en caso de necesidad, ellos puedan hacer lo que a vos al presente se os encomienda (...). Les mostraréis las crujías, llaves y contuables que están desemboscadas en el dicho bosque de Joanet, en la plana del campo que está debajo del dicho bosque, que fue de la corta que en principio del año de ochenta y cuatro se hizo, que por no haber dineros hasta ahora no se ha podido desemboscar ni conducir la dicha fusta a las atarazanas de la ciudad de Barcelona. También les mostraréis las cordas y carenas que el dicho año se cortaron

<sup>52</sup> Dependiendo de la especie. Por ejemplo, a los diez-doce años en el caso de los robles y entre cinco-seis en el caso de las hayas.

<sup>53</sup> ÁLVARO ARAGÓN RUANO, *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad* (Donostia-San Sebastián: Aranzadi Zientzi Elkarte, 2001): 67.

<sup>54</sup> AGS, GyM, leg. 267, f. 86, *El conde de Miranda a Bartolomé Jordán*, Barcelona, 20 de enero de 1584.

y dejaron en los términos de Gorba y San Salvador de Breda para que todo lo entiendan y sepan cada cosa dónde está.<sup>55</sup>

Los tres maestros mayores también irían acompañados de tres comisarios, que eran los que se encargaban de dirigir la corta y preparar la madera. Estos comisarios iban asignados cada uno a una zona, donde no solo iban para que «cuadreen y acomoden los robles, álamos blancos, polls y nogales que cada uno de ellos cortó», sino que iban a cortar nueva madera «para la fábrica de dichas tres galeras y de las demás se han de fabricar», por lo que los maestros debían ordenarles «lo que se hubiere de hacer dando a cada uno de ellos (...) los gálivos, medidas y trazas que convengan». El comisario Damían Bosquet iba asignado al término de Terrassa y sus comarcas, Antonio Roche [o Roig] en la zona de Orrius y Juan Vidal en Palafolls, Blanes, Tordera y sus comarcas. Y, una vez que los maestros Catalán y Nicola hubieran visto todas las piezas, se trasladarían a las atarazanas de Barcelona, donde se encargarían de recibir la madera que les llegase, tanto por mar como por tierra.<sup>56</sup>

La orden continúa dando instrucciones muy detalladas de cómo el maestro Jordán debía tratar con los vecinos de las villas para cortar, desramar, preparar y, en algunos casos, también transportar la madera cortada a principios de 1586: 229 pinos en los términos de Orrius y Canyamars, a cargo de Bartolomé Guillot; 119 pinos a cargo de Bernat Mascaró en los bosques de Vallgorguina y su comarca, que debían conducirse hasta Arenys; 87 pinos en Tordera, a cargo de Juan Andolí, al que se le encargará que corte, en los términos de Sant Celoni y Fuirosos, 93 pinos más, los cuales debían llevarse hasta Blanes, donde los cargaría Antonio Mollet; en Arbúcies y su comarca, habían cortados previamente por el maestro Jordán 58 pinos, «y muchos de ellos labrados para cintas [tablones] de las dichas galeras real y capitanas», dichos tablones tendrán que ser trasladados hasta Blanes y de ahí a las atarazanas; por otro lado, hay 150 álamos blancos labrados por el comisario Roche en los términos de Arenys, Dosrius y sus comarcas, que también deberán ser traídos hasta Barcelona.<sup>57</sup>

El virrey también encomendaba a Bartolomé Jordán la supervisión de todo lo relacionado con el pago a los maestros, serradores y bosqueroles que participaron en las cortas de madera:

Por lo que importa al servicio de S. M. que andéis de sobrestante de estas boscadadas y de las pagas que en ellas se hicieren, daréis orden como se hagan en diferentes días para que en todas ellas os halléis. Que si bien se ordena a los comisarios que han de llevar el dinero y a los comisarios de las boscadadas que se hallen en persona juntamente con los bailes [batlles] y notarios de las villas de Granollers, Arbucias y Blanes como se acostumbra, es necesario y conveniente de que vos el dicho Bartolomé Jordán os halléis juntamente con ello en todas las dichas pagas (...), por la fidelidad y cuidado con que habéis hecho y ejecutado estas cosas siempre y advertiréis que se ejecute de

<sup>55</sup> AGS, GyM, leg. 188, f. 195, *Manrique de Lara a S. M.*, Barcelona, 6 de noviembre de 1586.

<sup>56</sup> AGS, GyM, leg. 188, f. 195, *Manrique de Lara*.

<sup>57</sup> AGS, GyM, leg. 267, s. f., *Manrique de Lara a Bartolomé Jordán*, Barcelona, 24 de septiembre de 1586.

los sueldos de los maestros de aja, aserradores y bosqueroles de la manera que se ha hecho por lo pasado.<sup>58</sup>

Por otro lado, el virrey emitía un bando dirigido a todas las autoridades del principado,<sup>59</sup> informando de que había enviado al maestro mayor y a sus hombres a los bosques en busca de madera para la fábrica de galeras, exigiendo su colaboración y participación, especialmente en el transporte de la madera:

Cadascun de vosaltres i particularment a les persones a càrrec de qui està la conducció de dita fusta i llenya vos diem, encarreguem i manem que al dit Bartomeu Jordà assistiu i li presteu tot consell, favor i ajuda conforme vos demanarà i fareu lo que per ell se us ordenarà per ocasió de la dita fusta, fent-lo acomodar de carretes com de mules (...) i de totes i qualsevols altres coses per ocasió i causa de fer portar la dita fusta a carregador i a la drassana de la present ciutat se pugi entendre (...), fent-lo també acomodar de barques per al dit efecte i de totes les provisions i bastiments necessaris. Pagant emperò per totes les damunt dites coses los preus justs i acostumats.<sup>60</sup>

La inaccesibilidad de muchos de los bosques de donde se extraía la madera obligaba a entrar en ellas con animales de tiro, principalmente mulas y bueyes. Para llegar a ellos, también era necesario abrir nuevas carreteras y caminos de acceso a los parajes para poder talar y desemboscar la madera. En 1563 se ordenó la construcción de un camino de acceso al Montseny para poder talar y desemboscar árboles para las galeras.<sup>61</sup> En 1584, el virrey de Cataluña, conde de Miranda, ordenaba a Bartolomé Jordán, con motivo de la corta de madera que se tenía que hacer en los bosques de Arbucias, Montseny, y su comarca, «y en tierra del vizconde de Canet, en el bosque llamado de la Cau»:

Y habiendo cumplido con todo (...) habéis de considerar con mucho cuidado si el leñame que se ha de cortar en dichos bosques, si se podrá con facilidad desemboscar y llevar aparte a donde por tierra o agua se pueda conducir a estas dichas atarazanas (...). Y así mismo consideraréis la parte donde (...) se podrá hacer carretera para sacarlo al camino real o llevarlo a alguna ribera que por ella se pueda conducir con facilidad y menos costa de S. M. (...). Y si la carretera que está hecha (...) por donde ha de venir dicho maderame no estuviere bien acondicionada y sana, ordenareis y mandareis de nuestra parte a los bailes que les tocare que las hagan aderezar y poner de la manera que están obligados, de tal suerte que puedan pasar los carros.<sup>62</sup>

<sup>58</sup> AGS, GyM, leg. 267, f. 86, *El conde de Miranda a Bartolomé Jordán*, Barcelona, 20 de enero de 1584.

<sup>59</sup> «A tots i sengles veguers, batlles, sotsveguers, sotsbatlles, consellers, cònsols, jurats i altres qualsevol oficial així reial com de barons i altres qualsevol persones.»

<sup>60</sup> AGS, GyM, leg. 267, s. f., *Manrique de Lara a todas las autoridades civiles de Cataluña*, Barcelona, 12 de mayo de 1587.

<sup>61</sup> ACA, Real Patrimonio, BGC, *Procesos, 1563-1564*, n.º 2, S.

<sup>62</sup> AGS, GyM, leg. 267, f. 86, *El conde de Miranda*.



Años más tarde, en 1610, se hizo otro para sacar de los montes 10 juegos de árboles y antenas y 500 astillas para remos para galera y otras 100 para remos para bergantín.<sup>63</sup> En 1589, el virrey Manrique de Lara hizo construir una carretera desde los bosques de Sant Joan de l'Erm hasta el río Segre para conducir los troncos, «que hay dos leguas, que la mayor parte de ella pasa por tierra llana con mucha comodidad».<sup>64</sup>

El factor climatológico también tuvo mucha influencia en el éxito de la extracción maderera. Como las labores de tala de los árboles se iniciaban en la luna de agosto y se alargaban durante todo el otoño, el acarreto de la madera se hacía en invierno, con las dificultades que esto planteaba, y más en un período de tiempo especialmente frío, que se conoce en la actualidad como la Pequeña Edad de Hielo.<sup>65</sup> En noviembre de 1638, Bernardino de Marimón se lamentaba de que «en tiempo de invierno por no poder los carros traer mucha carga con respeto de los grandes barroes que se hacen en los caminos y las que han de venir por la mar por las borrascas y temporales muy difíciles de llegar a las atarazanas y no tendrá tiempo de secarse».<sup>66</sup> Ciertamente, las labores de tala de los árboles y traslado de la madera tenían unos tiempos específicos, y el retraso en alguno de ellos podía romper la cadena de producción. El retraso en las pagas de dinero para iniciar las cortas de madera o su acarreto hasta las atarazanas incidía directamente en la construcción del buque, tanto por el retraso que conllevaba en las faenas de fabricación como por que la madera no estuviera lo suficientemente madurada para ser empleada, como –hemos visto– advertía el propio Marimón al rey. Ese mismo invierno, la nieve que cayó en las montañas del Montseny dificultó mucho las labores de desemboscado de la madera. Así lo explicaba el superintendente al rey:

En la corta de los árboles y vergas se ha hecho cuando ha sido posible, sin embargo, de la mucha nieve que había en el monte del Montseny habiendo cortado tres árboles maestros y el uno de ellos labrado y desemboscado hasta la carretera que por haber sobrevenido un gran temporal y haber nevado de nuevo obligó a retirarse los que trabajaban en este ministerio. Y hoy están al pie de dicho monte aderezando la carretera y caminos y en abonanzando el tiempo volverán a entrar y se cortarán con la mayor brevedad que se pueda.<sup>67</sup>

<sup>63</sup> Estos juegos de árboles y antenas y astillas tuvieron un coste de 5.430 escudos. AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *Relación de Carlos de Alzate y Martín Juan del Calvo*, Barcelona, 23 de mayo de 1615.

<sup>64</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 234, *Felipe de Queralt a Felipe II*, 22 de septiembre de 1589.

<sup>65</sup> Sobre la Pequeña Edad de Hielo véase Mariano BARRIENDOS VALLVÉ, «El clima histórico de Cataluña (siglos XIV-XIX). Fuentes, métodos y primeros resultados», en *Revista de Geografía*, vol. XXX-XXXI (1996-1997): 69-96, y «La climatología histórica en el marco geográfico de la antigua monarquía hispana», en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 53 (1999): 32-54; también Armando ALBEROLA ROMÁ, *Los cambios climáticos. La Pequeña Edad de Hielo en España* (Madrid: Cátedra, 2014). Para una visión más global del fenómeno, recomendamos la obra Geoffrey PARKER, *El siglo maldito. Clima, guerras y catástrofes en el siglo XVII*, (Barcelona: Planeta, 2013); así como Dagomar DEGROOT, *The Frigid Golden Age: Climate Change, the Little Ice Age, and the Dutch Republic, 1560-1720*, (Cambridge, Nueva York, Melbourne y Nueva Delhi: Cambridge University Press, 2018).

<sup>66</sup> AGS, EST, leg. 2.662, s. f., *Bernardino de Marimón al rey*, Barcelona, 20 de noviembre de 1638.

<sup>67</sup> AGS, EST, leg. 2.662, s. f., *Bernardino de Marimón al rey*, Barcelona, 26 de enero de 1639.

En enero de 1640 se tuvo que suspender el acarreto de madera durante una semana porque llovió mucho.<sup>68</sup> En enero de 1665, la madera que había mandado cortar tiempo antes el virrey de Cataluña, marqués de Castelrodrigo, y que se quedó en los bosques sin ser transportada a las atarazanas, se echó toda a perder por las inclemencias del tiempo, con la consiguiente pérdida material y económica que supuso.<sup>69</sup> Ese mismo año, el virrey de Cataluña, don Vicente Gonzaga, informaba al secretario Juan Bautista de Arespacochaga que «el mar no ha ayudado a la conducción de la madera que esta cortada pues habiendo enviado a Blanes el ganguil con el mal temporal que ha corrido estos días y las borrascas tan continuadas, no se ha podido conseguir esta diligencia».<sup>70</sup> Entonces, el virrey tuvo que recurrir a las galeras de Génova, que estaban ancladas en la ciudad, para traer la madera. Sin embargo, estas tampoco pudieron salir por dos veces del puerto por lo inquieto que estaba el mar esos días, por lo que tuvieron que esperar hasta que apaciguase.<sup>71</sup> En otras ocasiones era el estado del mar el que no permitía a los patrones de barco transportar la madera hasta Barcelona. En febrero de 1693, apenas se pudo llevar madera de los puertos de embarque porque el invierno había sido muy borrascoso, por lo que había quedado madera sin recoger, tanto en los montes como en dichos puertos.<sup>72</sup>

Uno de los aspectos más delicados en el proceso de obtención y transporte de la madera era el de su acarreto hasta las atarazanas de Barcelona, ya que creó disputas y malestar entre la población y las autoridades, por cuanto debían abandonar sus hogares durante bastantes días. En 1561, el virrey de Cataluña, don García de Toledo, escribía a los jurados de Gerona para que ordenasen a todos los ciudadanos «forans» de la ciudad que fuesen con sus carretas hasta Tordera, u otros lugares señalados en su defecto, para conducir la madera necesaria para las galeras que se hacían en las atarazanas de Barcelona.<sup>73</sup> En 1587, el dietario de la Diputación del General recogía la protesta presentada por el estamento militar ante los tres diputados del General, sobre el agravio hecho por el capitán general y sus ministros a los provinciales acerca del acarreto de la madera para las atarazanas.<sup>74</sup>

En el Capítulo 48 de las Cortes de Barcelona de 1599 se reguló sobre ello, estableciéndose que los oficiales reales «no puguin fer preses carretes, ni animals alguns de pagesos, ni d'altres persones de ses cases a objecte de traginar fustes, o altres co-

<sup>68</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 15, *Bernardino de Marimón a jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 21 de enero de 1640.

<sup>69</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Vicente Gonzaga al rey*, Barcelona, 24 de enero de 1665.

<sup>70</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Vicente Gonzaga a Juan Bautista Arespacochaga*, Barcelona, 28 de febrero de 1665.

<sup>71</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Vicente Gonzaga a Juan Bautista Arespacochaga*, Barcelona, 7 de marzo de 1665.

<sup>72</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 14, *José de Marimón a García de Bustamante*, Barcelona, 28 de febrero de 1693.

<sup>73</sup> M. Josepa ARNALL I JUAN (edit.), *Lletres reials a la ciutat de Girona (1517-1713)* (Lleida: Fundació Noguera, 2005), vol. III: 1123.

<sup>74</sup> DGC, vol. 3: 215, Barcelona, 23 de enero de 1587.

ses per la fabrica de galeres de sa Majestat, i fortaleases, sinó tant solament de aquelles qui tindran carros a lloguer, i acostumen de carretejar per altres».<sup>75</sup> Sin embargo en caso de que no se hallasen carros de alquiler, se tendrían que coger los sobredichos payeses. No obstante, eso sí, «no se'ls puguin prendre carros, bous, mules, atzembles, ni mossos de aquells los mesos de Juny, Juliol, i Agost, ni de setembre fins a mig de desembre». Es decir, no se podría disponer de estas carretas durante los meses de labor en el campo. Esto limitaba mucho la acción de los oficiales de las atarazanas, que se veían obligados a trasladar la madera hasta el astillero durante los duros meses de invierno, y con las adversidades climáticas propias de esta estación, principalmente la lluvia y la nieve que embarraban los caminos e impedían el lento avance de los carros. Finalmente, aquellas personas que participasen con sus carretas y animales en el acarreo de la madera recibirían un justo precio por su trabajo, que, en estas Cortes, se elevó en dos dineros por quintal trasladado, por lo que sumaban un total de seis dineros por quintal.<sup>76</sup> Asimismo, se ordenaba a todos los oficiales «que procuren tot lo que sia possible excusar dar molèstia als provincials en lo demes contingut en dit Capítol».

Sin embargo, a pesar de esta regulación, las protestas de los campesinos catalanes por los acarretos fueron continuas. Una de las más importantes fue la de 1619, cuando más de setecientos payeses del común de universidades del Campo de Tarragona solicitaron la intervención de los diputados de Cataluña por las «vejaciones, molestias y agravios grandes que reciben de los oficiales de las atarazanas de esa ciudad los cuales con despachos proveídos por el Juez del acarreo de la madera para mis galeras les obligan y apremian a que de veinte y cinco y treinta leguas vayan a cargar y llevar a las dichas atarazanas madera para la fábrica de dichas galeras ocupándolos diez días por lo menos en ida y vuelta».<sup>77</sup> Esto, claro está, les perjudicaba en sus labores diarias, de que resultaban «grandísimos daños». Si a ello le sumamos los años estériles que a menudo se sucedían, estos labradores se veían imposibilitados para cultivar sus campos.

Una de las prácticas que se hacía para costear los acarretos de madera era crear un pequeño impuesto que se cargaba sobre el común de las villas. En 1626, los jurados de la villa y baronía de Flix escribieron a los concellers de Barcelona, de quien eran vasallos, para solicitarles que se les eximiese de las nueve libras que debían pagar, por las que se habían tasado por los años 1625 y 1626 con ocasión de los acarretos de madera para la fábrica de galeras, porque «de aqueixa ciutat no y ha memoria que tal cosa hage pagat».<sup>78</sup> Dos años más tarde volvían a quejarse los jurados de esta villa porque el virrey había ordenado que, por procura de Miquel Joan Boldó, canónigo de la catedral y colector de la tacha hecha para las carretadas, en un período de

<sup>75</sup> *Constitutions fetes per la S.C.R. Magestat del rei don Phelip Segon, Rey de Castella, de Aragó, En la primera Cort celebra als cathalans en la Ciutat de Barcelona en lo Monastir de St. Francesch en lo any 1599*, Capítulo de Corte, n.º 48.

<sup>76</sup> AGS, GyM, leg. 874, s. f., *Carlos de Alzate al rey*, Barcelona, 17 de julio de 1621.

<sup>77</sup> ACA, Reg. 4.901, f. 191, *el rey al virrey de Cataluña*, Madrid, 19 de junio de 1619.

<sup>78</sup> AHCB, *Cartas Comunes Originales, los jurados de Flix a los consellers de Barcelona*, Flix, 9 de enero de 1626.

diez días esta villa tenía que pagar 15 libras por tres años en que no había pagado las tasas para las carretadas.<sup>79</sup>

Sin embargo, algunos privilegiados pretendieron eximirse del pago de las tasas por los acarretos. Esencialmente, estos eran los familiares de la Inquisición, los bacineros del Hospital de la Redención de Cautivos, los limosneros de Nuestra Señora de Montserrat y los miembros de la Orden del Santo Sepulcro de Jerusalén. Todos ellos se consideraban exentos del pago de estas tasas, con el consecuente perjuicio para la fábrica de galeras, como informaba el virrey de Cataluña, conde de Santa Coloma, al rey:

Una de las cosas que más han de embarazar la ejecución del servicio de S. M. en el acarreto de la madera para la fábrica de las tres galeras es no querer contribuir en esto los familiares de la Inquisición y bacineros del Hospital Cautivos Monserrate y ahora nuevamente los del Santo Sepulcro de Jerusalén con pretexto de ser exentos y como son tantos, y los que con más comodidad pueden acudir a este servicio, si no se provee de remedio para ocasión tan precisa será de mucho inconveniente por haber en cada lugar seis o siete y los más ricos con que viene a cargar el peso sobre los pobres de cuya imposibilidad resulta no poderse ganar el tiempo que es menester.<sup>80</sup>

Ante esta situación, y dada la grave falta de madera que había en las atarazanas para construir los tres buques encargados a Bernardino de Marimón, el protonotario del Consejo de Aragón y miembro del Consejo de Estado, Jerónimo de Villanueva, aconsejó al rey que enviase una provisión con derogación de cualquier exención de acarrear la madera mientras esta actividad estuviese realizándose, quedando a arbitrio del virrey el momento en que dicha derogación dejase de tener vigencia.<sup>81</sup> El rey aceptó la propuesta de Villanueva y al día siguiente ordenó que «siendo este caso en que por la defensa común de mis Reinos interesa tanto la religión católica para que se dispone este Armamento conviene por la prisa que se debe dar a esta fábrica que por esta vez nadie se exima del acarreto conservándose para adelante la exención».<sup>82</sup> En 1665, se suprimió la obligatoriedad de los acarretos, pagando a cambio cada universidad veinte reales por carro de madera.<sup>83</sup>

## Agotamiento y conservación de los bosques

La sobreexplotación de los bosques españoles para la construcción naval llevó a Felipe II a promulgar leyes que permitieran su conservación, así como se fomentó la crea-

<sup>79</sup> AHCB, Cartas Comunes Originales, *los jurados de Flix a los consellers de Barcelona*, Flix, 22 de mayo de 1628.

<sup>80</sup> AGS, EST, leg. 2.662, s. f., *El conde de Santa Coloma al rey*, Barcelona, 21 de noviembre de 1638.

<sup>81</sup> AGS, EST, leg. 2.662, s. f., *Jerónimo de Villanueva al rey*, Madrid, 27 de noviembre de 1638.

<sup>82</sup> AGS, EST, leg. 2.662, s. f., *Felipe IV al Inquisidor General*, Madrid, 28 de noviembre de 1638.

<sup>83</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Anónimo al marqués de Montalbán*, Madrid, 30 de julio de 1667.

ción de plantíos. En este sentido, 1573 marcó el inicio de un cambio de concepción en los cuadros dirigentes de la monarquía, que entendieron que los recursos no eran ilimitados. Así, la falta de madera preocupó de manera muy considerable a los oficiales y ministros de la monarquía, poniéndose en marcha inspecciones por los montes y plantíos para evaluar su estado y ver las posibilidades que ofrecían para la extracción de madera para la construcción naval. No nos engañemos, en el espíritu filipino no había ningún atisbo de conciencia ecologista, entendido en términos actuales, ya que toda su preocupación por el estado de los bosques era por asegurarse el poder mantener sus flotas en los años venideros.<sup>84</sup> Sin embargo, sí que supuso un primer ordenamiento que limitaba la explotación ilimitada de los bosques peninsulares.

Así, frente al optimista paisaje forestal de Cataluña planteado por Pere Gil que hemos visto al inicio del capítulo, destaca la opinión ofrecida a Felipe III en las Cortes de Barcelona de 1599, es decir, contemporáneamente a la obra del jesuita, por el superintendente de las atarazanas, Ramon d'Oms, y el veedor de la gente de guerra del Principado de Cataluña, Jerónimo de Torrelles, cuando afirmaban: «están muy acabados los bosques de este Principado para poder sacar madera de ellos para nuevas fábricas no dándose orden en la provisión del dinero que se dio por memoria al señor don Esteban de Ibarra para los plantíos y compra de árboles y es fuerza que se acuda a esto sin dilación alguna so pena que dentro de breve tiempo no pueda fabricarse galera».<sup>85</sup> Ciertamente, la creación de nuevos plantíos de árboles y la compra de árboles en crecimiento a particulares eran prácticas habituales de la Corona para poder asegurar una reserva maderera para el futuro; pues, el grado de deforestación era tal que «amenazaba con socavar los programas de construcción de barcos de la Monarquía en las siguientes décadas».<sup>86</sup>

Sin embargo, lo poco que pagaba la Corona a los propietarios de estos árboles los animaba a realizar todo tipo de maniobras para inutilizarlos para la construcción de galeras. En 1608 el Consejo de Guerra informaba al rey sobre estas actividades:

Los montes y plantíos de las Riveras de Cataluña en que consiste poderse continuar la fábrica de galeras en aquellas Atarazanas se van acabando por propia voluntad de sus dueños y aun se sabe que hacen diligencia para inutilizar los árboles que pueden servir para la dicha fábrica barrenándolos y torciéndolos cuando pequeños de manera que solo puedan ser de provecho para leña con que pretenden sacarle mayor que dejándolos crecer y engrosar derechos para lo que les sería de tanta ganancia como venderlos para la fábrica de galeras, lo cual procede de haberles pagado tan mal la madera que se les ha tomado en tiempos pasados y debérseles todavía cantidad de dinero.<sup>87</sup>

<sup>84</sup> Sobre este miedo y preocupación de los gobiernos a quedarse sin madera, recomendamos: Paul WARDE, «Fear of Wood Shortage and the Reality of the Woodland in Europe, c. 1450-1850», *History Workshop Journal*, 62 (2006): 28-57.

<sup>85</sup> AGS, GyM, leg. 564, *Ramon d'Oms y Jerónimo de Torrelles al rey*, Barcelona, 1 de diciembre de 1599.

<sup>86</sup> GOODMAN, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII* (Barcelona: Península, 2001): 115-116.

<sup>87</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *El Consejo de Guerra al rey*, Madrid, 16 de agosto de 1608.



Así, el Consejo recomendaba al rey que se pagase el dinero adeudado a los propietarios de los árboles y que, de ahora en adelante, se pagase un justo precio por ellos. Todo ello por tal de conservar y aumentar los montes y plantíos, que de lo contrario «se acabarían de consumir y cesara de todo punto la fábrica de galeras en España que es tan preciso mantenerla de cualquier manera que sea».<sup>88</sup>

Las talas ilegales eran uno de los mayores problemas para los oficiales de las atarazanas. En los bosques de Tortosa era una práctica habitual, pese a que los procuradores de la ciudad tenían como obligación vigilar que no se produjesen. En el Archivo Municipal de Tortosa existen un buen número de pleitos por este motivo. Sin embargo, a la hora de juzgar estas talas surgía el debate de saber a qué tribunal competían. Por un lado, la Capitanía General pretendía ser de su jurisdicción juzgar estos delitos, por cuanto todo lo que tocaba a fábrica de galeras era de su competencia, incluida la tala y transporte de la madera. En cambio, la Real Audiencia aseguraba que eran de la suya. De nuevo, el solapamiento de jurisdicciones, tan típico del antiguo régimen. Sirva de ejemplo lo sucedido en 1618, cuando el superintendente Carlos de Alzate denunció ante la Capitanía General a Gaspar Oriol porque su padre había talado, sin el adecuado permiso, unos árboles en los bosques de Tortosa, por lo que pedía que pagase 750 libras. Por su parte, los Oriols se defendían diciendo que formaba parte de los derechos que otorgaba la carta de población de la ciudad de Tortosa poder talar árboles en sus bosques. Cuando la Capitanía aceptó a trámite la denuncia de Alzate, la Real Audiencia protestó ante lo que ella consideraba una intromisión de la Capitanía en su jurisdicción. Llegado el caso al Consejo de Aragón, este lo elevó al rey, quien dictó sentencia a favor de la Real Audiencia, como comunicaba a sus doctores y consejeros:

Os encargo y mando que estéis muy advertidos en no permitir a los del dicho tribunal de la Capitanía General a que extiendan su jurisdicción más de lo que de derecho les tocare; y en caso que ellos hayan contravenido o contravengan a inhibiciones y mandatos hechos por esa Audiencia Real procedáis contra cualesquier ministros que hallaréis culpados en la dicha Capitanía General aunque sean los asesores de aquel tribunal, ejecutando en ellos y cualesquier de ellos cualquier penas, no solo pecuniarias, pero si es menester fuere corporales, en que en esa Audiencia se declarare haber ellos o cualquier de ellos incidido, guardando en todo las Constituciones, Capítulos y actos de Corte de esos mi Principado y Condados.<sup>89</sup>

Esta competencia de jurisdicciones entre la Real Audiencia y la Capitanía General tuvo continuidad a lo largo de la centuria.

En 1621, el Consejo de Guerra encargó al superintendente Carlos de Alzate que hiciese una relación del estado de los plantíos de los lugares cercanos a la costa. En su relación, Alzate expuso que durante los trece años que hacía que estaba al

<sup>88</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *El Consejo de Guerra*.

<sup>89</sup> ACA, CA, leg. 322, s. n., *El rey a la real Audiencia de Cataluña*, San Lorenzo de El Escorial 4 de agosto de 1618.

mando de las atarazanas no se habían plantado más de mil quinientos álamos en los márgenes del río Llobregat, a una legua de Barcelona, y que no se habían «plantado más por ser la tierra arenisca y floja y que así produce los árboles flojos, y cuando fuera capaz destes plantíos no se podía obligar a los dueños de la tierra a que planten en ella».<sup>90</sup> Ciertamente, los plantíos encontraban en muchas ocasiones la reticencia de los dueños a destinar parte de sus posesiones a plantar árboles que en muchos años serían improductivos y que, cuando lo fueran, apenas se les pagaría dos reales y medio por ellos.

Alzate dijo en su relación que, en tiempos de su antecesor, Ramon d'Oms, se compraron tres mil pinos en el Vallés, a los que se les limpiaba de ramas para que pudieran crecer lo más alto posible. De estos árboles, solo se habían talado quinientos, y su compra salía un real más barato que si los compraban a los particulares cuando el árbol ya era adulto. Por eso, recomendaba que se le proveyesen 10.000 ducados para comprar más de setenta mil árboles que le permitirían disponer de pinos para la construcción de galeras por más de cien años. Si a estos se les sumaban los pinos melis que había en los bosques reales de Tortosa, y la madera de roble y de otros tipos, de la que «hay tanta cantidad que no se puede pensar que falte», afirmaba el superintendente que el rey tenía asegurada la fábrica de galeras por trescientos años. Sin duda, Alzate era optimista en cuanto a las posibilidades que ofrecían los bosques catalanes. Además, recomendaba que se hiciera la compra «en los meses de marzo y abril que es el tiempo que más necesidad tienen los labradores para la siega y cosecha». Con la información recibida de Carlos de Alzate, el Consejo de Guerra aconsejó al rey que de la consignación de 20.000 ducados anuales que se daban a las atarazanas para la construcción de galeras, se destinasen 1.500 cada año para la compra de árboles y conservación de plantíos; a más, en ese momento, en que la escuadra de galeras de España era más reducida y no se tenían que construir tantos buques en las atarazanas.<sup>91</sup>

En 1626, Bernardino de Marimón, nuevo superintendente de las atarazanas tras la muerte de Carlos de Alzate, inició una inspección por los montes del principado para evaluar su estado y, así, poder tomar las medidas necesarias para su mejor conservación. El superintendente pudo comprobar que se realizaban muchos abusos en los montes del principado, lo que iba en directo perjuicio de la fábrica de galeras. Así lo expresaba a Felipe IV el virrey de Cataluña, obispo de Solsona, en abril de 1627:

Habiendo tenido noticia que había grandes excesos en cortar los montes para sacar la madera de este Principado hice recibir información de ello, y ha constado que sin embargo que por Constituciones de este Reino está prohibido el cortar los montes para sacar la madera fuera del, ha habido tan grande exceso que si no se pone remedio no se ha de poder fabricar galeras ni otros barcos del servicio de V. M. Y en beneficio de esta Provincia, cargando en las playas de estas marinas muchos barcos para reinos extraños con grandes cantidades de carbón, pez y alquitrán, talando y quemando para

<sup>90</sup> AGS, GyM, leg. 3.147, s. f., *El Consejo de Guerra al rey*, Madrid, 3 de diciembre de 1621.

<sup>91</sup> AGS, GyM, leg. 3.147, s. f., *El Consejo de Guerra*.

esto los dichos montes y bosques, y cortando los arboles a raíz que en muchos años no pueden volver a ser de provecho.<sup>92</sup>

En los bosques de Tortosa la situación no era mucho mejor. En el verano de 1627, el maestro de hacer galeras Joan Cona fue a inspeccionar esos parajes en busca de árboles de los que sacar unas piezas para hacer radicatas de crujía, entre otros tipos, para la galera capitana de España que se estaba haciendo en las atarazanas. Cuando se adentró en aquellos montes, Cona comprobó que se estaban cortando muchos árboles sin permiso de los procuradores de aquella ciudad, que tenían a su cargo la buena administración y conservación de estos bosques. Según su testimonio:

[Estaban] tan a rienda suelta y destrozo que si desde luego no se da remedio a ello haciendo particular ejemplar de castigo en lo que se hallaran por culpados y prohibiendo las cortas para que no se haga sin expresa orden y licencia de V.E. Están tan apurados que siendo lo que más conviene para la fábrica de galeras están ya imposibilitados de poder sacar de allí madera».<sup>93</sup>

Según apuntaba Cona en su relación, el valle de Santa Maria de Vallcanera –antes visto–, donde había gran cantidad «de árboles pinos de muy larga creciente», estaba tan apurado que no se podía sacar ningún «árbol de suficiente creciente ni los que hay no serán de servicio en cien años».

Situación parecida encontró en el valle de Lloret, que hasta ese momento había estado muy poblado y, ahora, apenas había encontrado ocho árboles aptos para obtener de ellos radicatas y otros seiscientos para hacer fustetes, «siendo la demás arbolada tan corta que no será de servicio de cien años». En el valle de La Galera, que hasta ese momento había sido poco explotado por los oficiales reales de las atarazanas, y se presuponía que había todavía muchos árboles buenos para las galeras, Cona encontró en él una gran cantidad de madera talada por particulares, sin duda sin licencia; por lo que pedía al virrey que se les castigase «personal y pecuniariamente». Por eso, solicitó al virrey que se protegiese este valle para poder conservarlo y asegurar la provisión de pinos para el astillero. Finalizaba el maestro diciendo que parte de la culpa de esta despoblación de árboles era a causa de la poca vigilancia de los procuradores de Tortosa y de la novedad introducida de que el baile general diese licencias de saca de maderas, pega y alquitrán de Cataluña, y lo que era peor aún, que parte de este material podría haber ido a parar a tierras del enemigo. Pero, además, concluía, también había hecho mucho daño la cantidad de hornos de pega y alquitrán que se habían hecho por estos bosques. Sin duda, esta sobreexplotación maderera fue el detonante de que el patrimonio real tratase de recuperar el control directo de la gestión de los bosques reales de Tortosa en la década de 1630.

<sup>92</sup> AGS, GyM, leg. 953, s. f., *El obispo de Solsona al rey*, Barcelona, 24 de abril de 1627.

<sup>93</sup> AGS, GyM, leg. 953, s. f., *Joan Cona al obispo de Solsona*, Barcelona, 26 de agosto de 1627.

En septiembre de 1627, el virrey de Cataluña y obispo de Solsona elaboró una serie de medidas para asegurar la conservación de los bosques, que recogió en una relación sobre el asunto.<sup>94</sup> En primer lugar, había que acabar con la saca de maderas, que tanto daño estaba haciendo en los montes catalanes. Pese a que la Constitución 3.<sup>a</sup>, de título «De vectigals», hecha por el rey Jaime II en las Cortes del año 1299, permitía el libre comercio a los catalanes y poder sacar del principado cualquier mercancía, en esta misma Constitución también se establecía la prohibición de sacar madera, pez y alquitrán; prohibición confirmada en las Cortes que el príncipe Felipe celebró en la villa de Monzón en 1547, y ratificada en las Cortes de Barcelona de 1564, presididas por el propio Felipe, ya como rey. Además de lo dicho, hay que añadir la Pragmática Real de Felipe II de 15 de junio de 1574, en la que se valoraban como acertadas estas prohibiciones y las duras penas que se establecieron. Entonces, ¿por qué se seguían produciendo las sacas de estos materiales? La relación lo dejaba claro:

Porque como de todas las dichas cosas arriba referidas en que hay prohibición de saca se paga derecho a la Baylia General, adonde no miran el daño de la mucha o poca falta puede resultar a la Provincia, sino el provecho que se recibe del derecho se paga, por eso a nadie niegan la licencia, y lo peor es que si se da por mil o dos mil quintales sacan dos tantos más, pues no hay quien asista al salir y muchas veces como la misma licencia suele durar seis meses en ellos hacen dos y tres sacas, pues no lo continúan los ordinarios en la licencia cuando se usa della.<sup>95</sup>

Sin embargo, hay que sumar a los excesos en la saca de maderas del principado, los excesos que cometieron asentistas como Sebastián Judice, que en esos años había construido una serie de navíos en Arenys de Mar y cuya madera extrajo de los montes catalanes.<sup>96</sup> El problema radicaba en que los asentistas, en su afán de rentabilizar el asiento, talaban muchos más árboles de los necesarios para la construcción de los navíos, madera que luego utilizaban para otros menesteres o, simplemente, la dejaban abandonada y se echaba a perder en los bosques.<sup>97</sup> Además, la tala de los mejores árboles para extraer la madera para los navíos iba en perjuicio de la construcción de galeras, que necesitaba árboles más altos que la de los navíos, para extraer tablones más largos.

<sup>94</sup> AGS, GyM, leg. 953, s. f., *Relación para la conservación de los bosques de Cataluña en beneficio de la fábrica de galeras*, Barcelona, 4 de septiembre de 1627.

<sup>95</sup> AGS, GyM, leg. 953, s. f., *Relación para la conservación*.

<sup>96</sup> «También en este Principado se ha sacado mucha madera para fabricar en otras tierras, y en esta se han hecho y labrado navíos para diferentes naciones, y don Sebastián Judice los hizo aquí muy grandes, y con que se ha consumido muchísima madera de la cual se podían fabricar gran cantidad de galeras»: AGS, GyM, leg. 953, s. f., *Relación para la conservación*.

<sup>97</sup> «Asimismo en tiempo pasado cuando se hacía la corta para fabricar algunas galeras, se hacía con grande exceso por los asentistas, quedando la mitad de ella por los caminos, sin traerla a las Atarazanas, adonde se consumía y perdía»: AGS, GyM, leg. 953, s. f., *Relación para la conservación*.

Tampoco quedaba exento de culpa el conservador de montes y plantíos: un cargo nombrado por el rey y que no dependía del superintendente de las atarazanas. Así lo expresaba la relación:

Su Majestad (que Dios guarde) tiene un oficial que le llaman conservador de bosques y plantíos, con muy buen sueldo, y no padece de mucha culpa viendo este daño, como no lo ha representado y instado con veras su remedio y según su omisión se puede creer es el la mayor parte de esta devastación y ruina.<sup>98</sup>

Entre las medidas que tomó el virrey Solsona estaban la prohibición de construir barcos para extranjeros ni que se pudiesen vender fuera del principado;<sup>99</sup> la obligación de supervisar que los árboles que se iban a talar para fabricar carbón ni fuesen válidos para construir galeras; la limitación de las licencias de corta y saca de maderas y el ejercicio de un mayor control sobre sus poseedores para evitar que excediesen en lo contemplado en ellas; obligación al baile general de consultar todas las licencias de corta y saca con el lugarteniente general; que se asegurase que los asentistas que contrataban la corta y conducción de la madera fueran de la mayor confianza para que no excedan en la tala de árboles más de lo necesario; prohibición de quitar las señales del rey de los árboles marcados con ellas y de realizar sobre ellos cualquier acción para inutilizarlos para la fábrica de galeras; prohibición de talar árboles para hacer pega o alquitrán (únicamente se podrán utilizar ramas y restos de las talas); prohibición de hacer en los bosques hornos para hacer pega o alquitrán (solo podía haber uno y con conocimiento del virrey); prohibición de sacar del principado alquitrán o pega sin licencia del virrey y, finalmente, prohibición de quemar bosques para hacer pastos y cultivos.<sup>100</sup>

En 1638, los procuradores de la ciudad de Tortosa advirtieron al virrey de Cataluña, conde de Santa Coloma, que algunos habitantes de la Xenia cortaban madera en los puertos de Tortosa y la vendían en el reino de Valencia, vulnerando, claro está, las prohibiciones que sobre ello había. El segundo procurador, junto con el *sotsveguer* y algunos otros oficiales de la ciudad, recorrieron los lugares donde se sospechaba se estaban talando árboles de manera ilegal. Así, en un paraje llamado las Solanes del Prat de Rovera encontraron una cuadrilla de franceses que estaban serrando madera y ya tenían una partida preparada para sacarla de los montes. Asimismo, detuvieron a tres mozos de la Xènia que con seis machos se encargaban de transportarla.<sup>101</sup>

<sup>98</sup> AGS, GyM, leg. 953, s. f., *Relación para la conservación*.

<sup>99</sup> Esta legislación ha sido tratada básicamente por dos autores: Joan GIMÉNEZ I BLASCO, «La qüestió forestal a Catalunya. Les ordinacions de 1627», en *Actas del Primer Congreso de Historia Moderna de Cataluña* (1984), vol. 1: 245-254, y Alfredo José MARTÍNEZ GONZÁLEZ, *Las Superintendencias de Montes y Plantíos (1574-1748)* (Valencia: Tirant lo Blanc, 2015): 154-160.

<sup>100</sup> AGS, GyM, leg. 953, s. f., *Relación para la conservación*.

<sup>101</sup> ACA, G, SC, n.º 2.986, *Los procuradores de Tortosa al conde de Santa Coloma*, Tortosa, 24 de noviembre de 1638.



En 1633, don Bernardino elaboró un memorial para el virrey de Cataluña, el cardenal-infante don Fernando de Austria, en el que advertía de la grave falta que había en el principado de algunos tipos de árboles como eran los pinos, chopos y álamos.<sup>102</sup> Ciertamente, las medidas emprendidas años antes no habían conseguido frenar la explotación de los bosques ni habían alentado a los particulares a plantar árboles en sus propiedades. Por eso insistía en que, a estos dueños de posesiones y heredades, se les animase a hacer plantíos, lo que redundaría en beneficio propio y en el del rey. La falta de buenos árboles en los montes cercanos a Barcelona obligaba a buscarlos cada vez más lejos, con el consiguiente encarecimiento de su transporte hasta el astillero. Tanto el cardenal infante como los Consejos de Aragón y Guerra vieron lo indicado por Marimón como muy necesario.

En su escrito, Marimón también recomendaba la compra de cinco bosques privados que estaban situados en Santa Coloma de Farners y Sant Martí de l'Esparrà, donde había gran cantidad de árboles en crecimiento que podrían ser talados en unos años. Esto ya se propuso en 1627, pero en ese momento fue desechado por el rey porque consideraba que dispararía los costes de las galeras. Marimón retomaba de nuevo la idea que se elevó a la Junta de Galeras para que dirimiera sobre ella. Finalmente, ante la falta de remos que había en las atarazanas para proveer a las galeras que arribaban a puerto, solicitaba que se trajese una buena partida de ellos desde Navarra, Vallfogona o cualquier otro punto. Todas estas cuestiones se debatieron en la Junta de Galeras, que entendió la conveniencia de la mayoría de ellas.

Las medidas tomadas por los diversos virreyes en materia forestal no gozaron de buena crítica entre los naturales del país. Muchas de ellas impedían a muchos catalanes seguir explotando los recursos del bosque, lo que redundaba directamente en sus economías. Así, surgieron importantes tensiones con el virrey y sus oficiales, o, mejor dicho, con el capitán general, ya que era en función de este cargo que el virrey emitía las medidas. Uno de los momentos de máxima tensión surgió a inicios de 1673, cuando tras una inspección de los bosques del principado, el superintendente Félix de Marimón elaboró un memorial en el que denunciaba todas las prácticas abusivas que se hacían en ellos. Especialmente graves eran el contrabando y saca de madera y la proliferación de hornos ilegales para hacer brea, alquitrán y pega, sobre todo, en los montes de Tortosa, y que consumían una gran cantidad de combustible vegetal. Además, en el caso del contrabando, en muchas ocasiones, la madera iba a parar a manos francesas, que la utilizaban para construir sus embarcaciones. Por eso, Marimón proponía:

En el primero da q.a a V Magd el superintendente del destroz que continuamente se esta haciendo en los bosques vez.os a Barna y costa de Mar, cortando los mejores y mas a propósito arboles para fabricas de galeras y que después de ejecutado se embarca y se saca del Principado pasando la mayor parte a Francia, de que se sigue el inconveniente de valerse franceses de ella y imposibilitar en breve tiempo el que haya

<sup>102</sup> AGS, GyM, leg. 1.074, s. f., *Juan Lorenzo de Villanueva al rey*, Madrid, 1 de agosto de 1633; ACA, CA, leg. 276, n.º 14, *el Consejo de Aragón al cardenal infante*, Madrid, 1 de agosto de 1633.

la necesaria para fábrica de galeras por ser mucha la que se extravía y ya que no se puede evitar que se transporte de una parte a otra convendría dar ordenes para que ninguna persona pueda embarcar ningún genero de madera que primero no manifieste la parte a donde se lleva con obligación de presentar después certificación por donde conste haberla conducido al paraje que señalo, declarando que si los patrones de las embarcaciones no fueren del Principado de Cataluña se les haya de obligar a dar fianzas obligándose dentro del tiempo que pareciere á traer certificación de la descarga en parte permitida.<sup>103</sup>

Félix de Marimón también detectó la presencia de un gran número de aserradores franceses que compraban árboles y madera a bajo precio para especular luego con ellos. El superintendente dio algunas soluciones para mejorar el abastecimiento de madera para la fábrica de galeras. En el caso de los aserradores franceses, solicitaba que se les prohibiera la compra de árboles y tener almacenes de madera. Una de ellas era la creación de una reserva de madera para tres buques, cortada y resguardada en las propias atarazanas, que se tenía que reponer inmediatamente tras el inicio de la construcción de un nuevo buque. También aconsejaba encarecidamente la creación de nuevos plantíos, ya que los existentes no eran suficientes.

Por último, en el memorial enviado por el Consejo de Aragón al rey, se incluyó un informe de Francisco de Alcaraz, conservador de montes y plantíos del principado, en el que informaba de la apropiación indebida hecha por parte de los antecesores del vizconde de Joc, durante la revuelta de 1640-1652, del bosque de Montseny, situado entre los términos de Arbucias y Viladrau, y que era del patrimonio regio. El Consejo de Aragón recomendó a la reina regente la recuperación de este bosque para la Corona, por ser de gran utilidad para los intereses de la Hacienda Real. Por eso, la reina regente ordenó que se iniciase causa en la Real Audiencia.

Ante este panorama nada halagüeño para la futura explotación forestal de los montes catalanes, el duque de Sessa, a la sazón virrey de Cataluña, emitió un bando público donde se enumeraban toda una serie de medidas, en su mayoría prohibiciones, que tenían por objetivo la conservación de los bosques del principado. El bando se pregonó los días 30 y 31 de enero de 1673 en las plazas y lugares acostumbrados de las ciudades y pueblos catalanes, y, tras la habitual enumeración de títulos, comenzaba de la siguiente manera:

Que atenent, i considerant la Excel·lència la molta abundància d'arbres, que de sa naturalesa, i amb industria dels vassalls del Rei Nostre Senyor se fan i procreen en las muntanyes, valls y boscs del present principat i Comtats, com son pins, roures, alzines, avets, albes, polles, i d'altres diferents especies, i llenys que tots son necessaris per la fabrica de las galeres que per orde i mandat de sa Majestat se fan i fabriquen en las Atarazanas de la present Ciutat com vaixells i altres embarcacions [...] Atenent que en las Corts Generals se ha fet diverses constitucions i en los Sereníssims Senyors Reis de gloriosa recordació, se han manat publicar Pragmàtiques Reals en diversos temps i anys que segons lo tenor de la Real Cèdula de S.M. donada en el Pardo

<sup>103</sup> ACA, CA, leg. 204, n.º 68, *El Consejo de Aragón a la Reina Regente*, Madrid, 2 de enero de 1673.

a 8 de Mars de 1573, toca la execució al Real tribunal de la Capitania General del present Principat i Comtats, i atenen vuy sa Excel·lència, que per la informació, que se ha manat rebre en dit Real Tribunal de la Capitania General ha constatat dels notables abusos, i extraordinaris excessos se han fet de molt temps à esta part, i de cada dia se continuen en devastar, i arruïnar los dits boscos, muntanyes i valls, a on dits arbres se fan, procreen, i que amb arts i enginys fan aquells inútils per dit servei, convertint-los en sos propis usos, y comodatats com és fer pega, carbó, quitrà, duella, trementina i molts de dits arbres en espècie fets ja Mitjans, bigues, i postes extrauen del present Principat i Comtats [...].<sup>104</sup>

Sessa prohibió la saca de maderas del principado; cortar los árboles marcados con la señal del rey o quitarlas; dio poderes a Francisco de Alcarrás, conservador de los bosques y plantíos del principado y con jurisdicción para imponer penas ante las irregularidades que hallase; el mismo Alcarrás tenía la obligación de hacer dos inspecciones anuales a los bosques. Un tema importante era el de los hornos que había en los bosques de Tortosa, porque, no solo se prohibió la creación de nuevos hornos para hacer pega y alquitrán, sino que también se debían destruir todos los existentes, excepto uno, para el que se expedía una licencia. Esta orden socavaba la economía de muchos habitantes de esos montes. También se prohibió la tala de árboles para fabricar estos materiales, así como su exportación, junto con otras materias como el pez, brea, carbón o hierro; se prohibió hacer fuego en los bosques para roturar campos para ser cultivados o hacer pastos; se prohibió que se construyesen embarcaciones en nombre de catalanes para que fueran vendidas, posteriormente, a extranjeros; se prohibió que los serradores franceses pudiesen comprar árboles utilizando para ello a los naturales. La lista de prohibiciones era extensa y, lógicamente, contó con el rechazo de buena parte de la población próxima a los bosques y que vivía de su explotación.

Los diputados del General canalizaron las quejas de los afectados por las prohibiciones. Alegaban que el bando vulneraba las constituciones de Cataluña, tanto en la forma como en el fondo. En un amplio memorial que constaba de veinticinco puntos, los diputados denunciaban la inconstitucionalidad de las nuevas ordenanzas. En cuanto a la forma, el problema principal radicaba en que los pregones fueron emitidos por la capitania general, es decir, por virrey, duque de Sessa, en su cargo de capitán general y no como lugarteniente general. Y esto, según los abogados de la Diputación, era contrario a las constituciones, puesto que, «com al capità general, segons la constitució 7, títol "De offici de alcayts", etcètera, no sia permès usar ni poder usar de jurisdicció alguna sinó en quant de dret i per constitucions li és permès, d'aquí és que dita real cèdula no atribuiria al capità general jurisdicció alguna a més de la que per constitucions i de dret li és permesa».<sup>105</sup> En cuanto al fondo, los diputados afirmaban que no había ningún derecho o constitución que permitiese al capitán general hacer cridas

<sup>104</sup> ACA, CA, leg. 204, n.º 1 /80, *Bando del duque de Sessa*, Barcelona, 30 de enero de 1673.

<sup>105</sup> DGC, vol. VII: 561, 22 de febrero de 1673.

ni usar jurisdicción alguna, «màxim contra e provincials, com son totes les coses en dites crides contingudes».

Además, según la constitución 1.<sup>a</sup>, con el título «De audiencia y consell real», el gobierno y disposición y jurisdicción de los negocios y materias concernientes a los *provincials* y al estado de la provincia, no puede recaer en el capitán general, por consiguiente, destituido de jurisdicción, no le está permitido no le es lícito hacer cridas, máxime, cuando son contra las constituciones. También se protestó porque las cridas iban formadas por don José Antonio de Zárate, que no era catalán, lo que vulneraba, entre otras, las constituciones n.º 1, de título «De cancellers», y última, de título «De offici de protonotaris». Pero, además, los pregones iban refrendados por Francesc Lleonart, notario público de Barcelona y escribano de la Capitanía General. Así, iban refrendadas por dos secretarios, lo que se consideró una novedad que vulneraba la constitución 19, de título «De vectigals», y la constitución 10, del mismo título, capítulo 81, del *Recognoverunt Proceres*, bajo título «De consuetus de Barcelona», porque estas prohibían «totes novetats, mutacions de usos i estils».

Sin duda, las protestas de los diputados se enmarcaban en la estrategia de las autoridades catalanas por recuperar las constituciones y las cotas de gobierno que tenían antes de la guerra; el llamado neoforalismo.<sup>106</sup> En resumen, los diputados creían que el bando vulneraba los derechos de los catalanes:

Per lo que i altrament, totes les sobredites i altres coses són de vot i parer que dites crides, procediments, novetats resultants de aquelles encontran amb les constitucions, usatges, capítols de Cort, usos i costums i altres lleis del present Principat dalt expressades i altres aplicables, per usar de jurisdicció lo Excel·lentíssim capità general en casos no permesos, imposar nous vectigals, impedir lo lliure comerç, creació de nous oficials, introducció de novetats, gravàmens, exorbitància de penes i perpetuïtat en la disposició y execució d'elles, publicació d'edicte general, màxime contra constitucions, pervertir lo orde los excel·lentíssims capitans generals tant en respecte de les persones que han de firmar-les com en orde a la qualitat i naturalesa d'elles, y que per ço los senyors diputats i oïdors deuen procurar lo reparo de dites contrafacions segons generals constitucions i capítols de Cort del nou redreç, usos, forma i estil de la present casa y així ho senten, salvo, etcètera.<sup>107</sup>

Los diputados recurrieron a la Real Audiencia denunciando la actuación del capitán general, y esta puso en marcha las diligencias pertinentes para desautorizar la acción de la capitanía general. No obstante, el virrey se defendió alegando que, en anteriores casos, estas órdenes se emitieron desde la Capitanía General, y puso el

<sup>106</sup> Sobre el neoforalismo y los intentos de la Diputación por recuperar sus cotas de poder véase Fernando SÁNCHEZ MARCOS, *Cataluña y el Gobierno central tras la Guerra de los Segadores (1652-1679): el papel de don Juan de Austria en las relaciones entre Cataluña y el Gobierno central* (Barcelona: Universitat de Barcelona, 1983), y Xavier GIL PUJOL, «La Corona de Aragón a finales del siglo XVII: A vueltas con el neoforalismo», en *Los Borbones, dinastía y memoria de nación en la España del siglo XVIII*, P. FERNÁNDEZ ALBADALEJO (Madrid, 2001): 97-115.

<sup>107</sup> DGC, vol. VII: 561, 22 de febrero de 1673.

ejemplo de lo ocurrido en 1573, cuando el entonces, virrey, don Hernando de Toledo, dio una orden como capitán general para que se dieran carros para la conducción de madera para las atarazanas. Entonces, ante las quejas de los diputados ante la Real Audiencia, el rey Felipe II dio la razón a Toledo y:

desde entonces ha corrido esto por el tribunal de la Capitanía General con que viene a estar declarado que todo lo que fuere de pendiente de la guerra toca al Capitán General por dicho tribunal (...) y sirviendo las maderas y árboles para las fábricas de galeras y embarcaciones que se emplean en la guerra, no se puede dudar que el cuidado de su conservación y el castigo de los excesos que se cometieren contra esto debe pertenecer a la Capitanía General, como le toca todo lo demás que mira a la fábrica, como es la corta de las maderas, su conducción y el dar órdenes para que todos los maestros acudan a las fábricas y de que a ejercitado en esta jurisdicción en los Provinciales el capitán General por el dicho tribunal, hay los ejemplares, que contiene la certificación de Francisco Lleonart escivano del tribunal, de las ordenes que se han dado en diferentes ocasiones que se han ofrecido la cual pongo en las reales manos de V. M., y la jurisdicción es cosa indivisible y si toca el poner conservador de bosques por Guerra y asimismo guardas como se a practicado siempre, no se puede dividir que el cuidado toque a uno, y la ejecución del castigo y penas de los que contravinieren a otro; de todo lo referido me ha parecido ser de mi obligación dar cuenta a V. M.<sup>108</sup>

Ciertamente, en el conflicto entre la Capitanía General y los diputados, la Real Audiencia actuó como un tercero en discordia. Si bien se puso del lado de los diputados, lo hizo para mermar poder a la Capitanía con el objetivo de que, finalmente,

<sup>108</sup> ACA, CA, leg. 204, n.º 1/73, *el duque de Sesa a la reina regente*, Barcelona, 15 de abril de 1673. La carta que envió Felipe II a la Real Audiencia es la siguiente: «El rey. Magníficos y amados consejeros nuestros. Por carta de nuestro lugarteniente y capitán general hemos entendido el impedimento que se la puesto a sus pretendiendo que como capitán general no le toca mandar le den carros para la fábrica de las galeras sino como a nuestro lugarteniente y que, queriendo ejecutar sobre ello los desobedientes, han ocurrido los interesados juntamente con los deputados a esa nuestra audiencia real y firmado en ella de derecho por la cual y, no havelles vosotros repellidos luego la dicha forma, como devíades de hacer en cosa tan clara y de tanta importancia, se ha diferido y difiere la obra de dichas galeras y dado ánimo a que otros intenten lo mismo, de lo cual hemos tenido el sentimiento que es razón porque, estando en posesión nuestra capitanía general en semejantes cosas de tomar los carros que han sido menester para conducir la madera necesaria a la dicha fábrica y compellir a los dueños de ellas que les den el precio acostumbrado, como también puede hacer y está en posesión en todo lo demás dependiente de la guerra con castigo de los desobedientes, y no devíades dardar ni dar lugar a que esta nuestra antigua posesión se impediere ni perturbase en ninguna ocasión y principalmente en lo que ahora ocurre de dar prisa de echar esas galera al mar por lo que el enemigo da en hacer lo mismo se atreviessa tan grande servicio de Dios y beneficio de nuestra religión cristiana, que esto solo había de bastar para que ninguna cosa fuese parte para poderlo estorbar y diferir, y así os decimos y mandamos que, en recibiendo esta, sin otra réplica ni consulta, quitéis cualquier impedimento que estuviera puesto en la dicha ejecución hecha por mandado de nuestro capitán general, teniendo mucha cuenta con las cosas de aquel tribunal para ayudarlas y favorecerlas en todo lo que se ofreciese pues veis que nos importa y mayormente en estos tiempos. Advirtiéndonos que haciendo lo contrario, allende que lo que sucediere, será a vuestro cargo y en ninguna manera debemos dar lugar a esto, y de lo que habréis cumplido con esta parte nos lo avisareis»: DGC, vol. VII: 628-629.



la impartición de justicia por causas relativas a la acción de la capitanía en general y a las atarazanas en particular fuese de su jurisdicción y no del capitán general, como pretendía el virrey. Así lo expresaba la Junta de Galeras a la reina regente en marzo de 1673:

Ahora se ha recibido carta con fecha de 18 de enero del conservador de los bosques en Cataluña en que refiere que la disposición de las órdenes para embarcos de transportes por mar y por tierra tocan a la capitanía general y la jurisdicción sobre los oficiales así de las Atarazanas como de guardias. Y los desobedientes a los pregones y que así corría al pnte porque antes del año de 640 tenia el tribunal cuarto en las Atarazanas a donde se oían los agraviados y que por dicho tribunal se han dado los pregones que eran los mismos que se publicaron siendo virreyes el obispo de Barcelona, Duque de Cardona el de Monteleon, el Marqués de Almazan y el prior Don Hernando de Toledo. Que al pnte intentaba la RI Audiencia le tocaban los pregones y el castigo de los desobedientes, siendo así que la posesión de la capitanía general, era inmemorial y remite copia de la orden que dio el Sr Rey dn Felipe Segundo en ocho de marzo del año 573 en declaración de ello expedida por el Consejo de Aragón.<sup>109</sup>

La Junta de Galeras, claro está, defendía la postura del virrey y capitán general, ya que, de recaer la justicia sobre las actividades de las atarazanas y sus oficiales en la Audiencia Real, supondría una pérdida de poder muy importante, tanto para la Junta, propiamente dicha, como para el virrey y capitán general y el Consejo de Guerra. En mayo de 1673, el rey se pronunció al respecto, ordenando que se pasase adelante la reclamación de los diputados por la Real Audiencia. En efecto, parece que la Real Audiencia salió vencedora, erigiéndose en juez. No es que el rey quisiera dar la razón a esta o a los diputados, es que quería que el problema se acabase cuanto antes. Sin embargo, en agosto de ese mismo año todavía no se había aclarado la cuestión, y tanto la capitanía general, por un lado, como la Real Audiencia y los diputados, por el otro, seguían enfrascados en la publicación de los pregones.<sup>110</sup> El rey decidió que los pregones fueran emitidos por el nuevo virrey de Cataluña, duque de San Germán, como lugarteniente general del principado y no como capitán general, como hiciera en su momento el virrey duque de Osuna, ya que el fin era el mismo y, así, los diputados no podrían oponerse.<sup>111</sup>

Sin embargo, las prohibiciones no tuvieron efecto, ya que se siguieron sucediendo las habituales prácticas abusivas en los bosques catalanes. En 1677 el conservador de montes y plantíos del principado denunció que en los bosques de Tortosa se había realizado, con autorización de los procuradores de aquella ciudad, una gran tala de árboles sin los permisos pertinentes del virrey de Cataluña, conde de Monterrey; por lo que el Consejo de Aragón debía dar cuenta al propio virrey- para que no permitiese

<sup>109</sup> ACA, CA, leg. 204, n.º 1/71, *La Junta de Galeras a la reina regente*, Barcelona, 14 de marzo de 1673.

<sup>110</sup> ACA, CA, leg. 328, s. n., *El Consejo de Aragón a la reina regente*, Madrid, 23 de agosto de 1673.

<sup>111</sup> ACA, CA, leg. 204, n.º 1/94, *El Consejo de Aragón a la reina regente*, Madrid, 21 de agosto de 1673.

ninguna otra corta y extracción de madera.<sup>112</sup> En 1680, el conservador de montes, Francisco de Alcarrás, elaboró otro memorial en el que denunciaba «no observarse las ordenes que S. M. tiene dadas para la conservación de los bosques». Los bosques del vizcondado de Castellbó, del patrimonio regio, necesitaban guardas para su conservación, ya que «muchos particulares sacan del mucha madera para su uso propio» y, asimismo, decía el conservador, se hacía mucha pez, alquitrán y trementina. Por eso proponía que se hicieran nuevos pregones reales y se visitasen y pusiesen en orden porque «están muy perdidos, por la mucha desorden que hay en ellos».<sup>113</sup>

## La explotación forestal en el reinado de Felipe V

Tras la Guerra de Sucesión, los Borbones emprendieron una política naval muy activa. Tanto Felipe V como sus ministros, y en especial, José Patiño, eran conscientes de que solo con una potente armada podrían recuperar los territorios italianos perdidos tras la paz de Utrecht, y revitalizar y garantizar el comercio, tanto en el Mediterráneo como en el océano Atlántico. Por eso, el rey puso en marcha una actividad constructora importante y, claro está, esto demandaba unas provisiones madereras acordes con la demanda. Entonces, se acentuó la presión maderera sobre el principado. Además, a la explotación de los bosques para la construcción naval había que sumar la explotación forestal destinada a otras parcelas de la política de la monarquía, en concreto, la fortificación de ciudades y plazas y el aumento del parque artillero, dadas las campañas militares de la monarquía de Felipe V. Así, la monarquía firmó contratos madereros para provisión de cureñas para los cañones, como el firmado en 1721 con el carpintero de Barcelona, Magí Monjo.<sup>114</sup>

En 1716, la Corona firmó con el empresario residente en Barcelona, Joan Pongem, un asiento para la provisión de mástiles en Tortosa por un tiempo de cinco años:

Y que sean recibibles en el numero o cantidad que en cada un año se le previniere en primeros del mes de septiembre del antecedente, y en la conformidad de las ordenes del Señor Intendente General o persona por el subdelegada, y deberán estos árboles ser medidos con las palmas de diámetro fijos pero los pies de largo serán poco mas o menos dándosele por paga o salario la cantidad correspondiente a cada un árbol.<sup>115</sup>

<sup>112</sup> ACA, CA, leg. 325, s. n., *Gabriel Bernardo de Quirós a Jerónimo de Eguía*, Madrid, diciembre de 1677.

<sup>113</sup> AMMB, 1735D, *Francisco de Alcarrás*, 1680.

<sup>114</sup> ACA, RP, BGRP, *Procesos*, 1721, n.º 4U.

<sup>115</sup> ACA, RP, BGRP, vol. 107, ff. 16-17, 23 de febrero de 1716. En el asiento había una gran diversidad de medidas de los mástiles, cuyos precios se adecuaban a su diámetro y longitud. Así, el árbol o mástil de mayor tamaño que reflejaba el asiento era de 31 palmas de diámetro y 124 pies de largo, cuyo coste ascendía a 3.900 reales de arditas. Desde esa medida límite, los árboles iban descendiendo en sus medidas y precio hasta los 18 reales que costaba un árbol de 3 o 4 palmas de diámetro y de 20 a 25 pies de largo.

Pongem también se comprometía a «hacer la corta de dichos árboles desde primeros de septiembre hasta últimos de marzo en cada un año y así mismo será de su obligación bajar cada un año a su tiempo los árboles anteriormente cortados porque el sol y agua dulce no los dañen».<sup>116</sup>

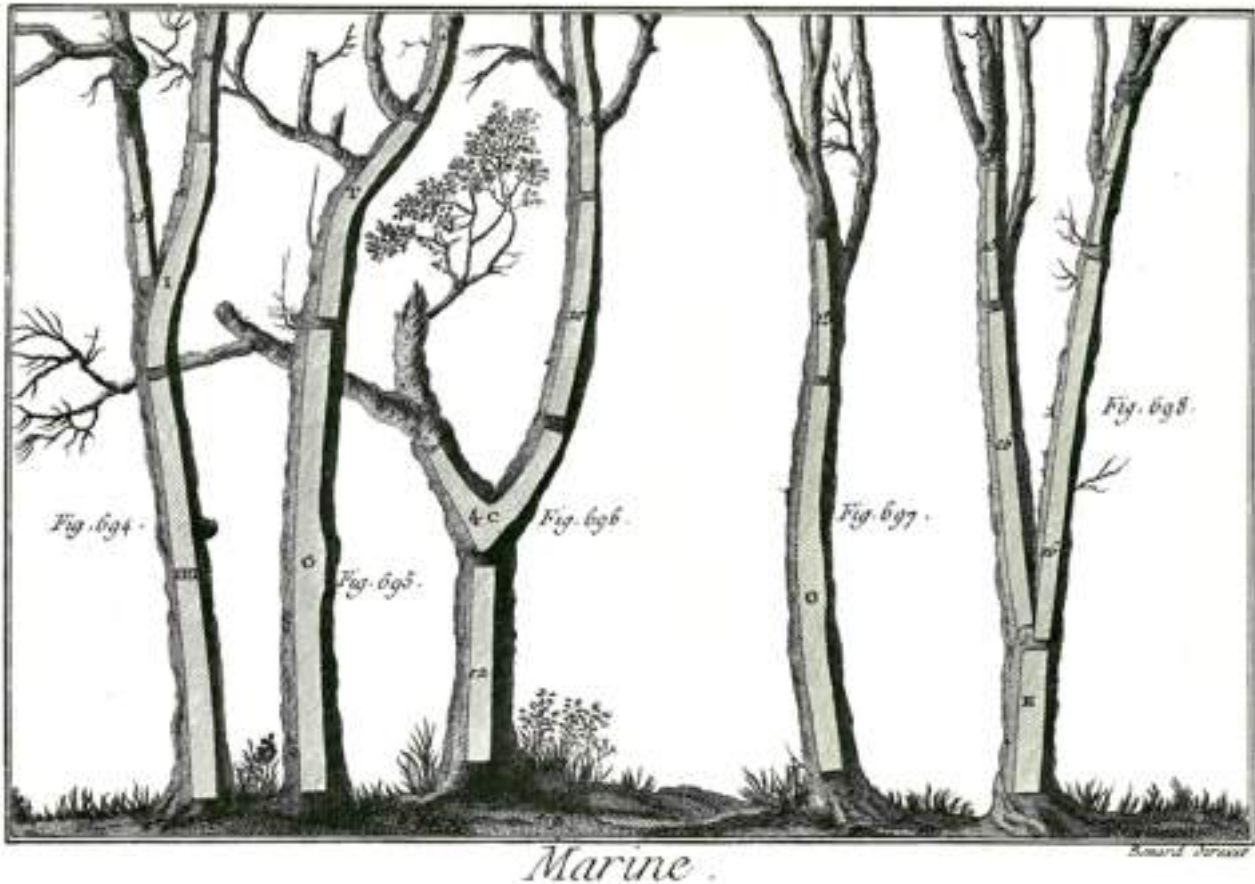


Lámina que ilustra perfectamente cómo se aprovechaba la forma de los árboles para extraer de ellos las diferentes piezas necesarias. Charles-Joseph Panckoucke, *Recueil de planches de l'Encyclopédie par ordre de matières*, Tome cinquième, París, 1787, Marine pl. 101. ([Museu Marítim de Barcelona](#)).

En 1720 había en los bosques del Vallés 350 pinos cortados para la fábrica de galeras, de los que se debían obtener 700 tablones de una longitud de entre 56 hasta 70 palmos. Además, se debían cortar 100 pinos más para hacer 300 bacallares, y otros 194 árboles, entre robles, álamos, chopos y encinas, para construir diferentes piezas de las galeras.<sup>117</sup> En diciembre de 1722, se dio orden para la tala en el Vallés y el Montseny de 806 robles y 65 álamos, necesarios para la construcción de una galera capitana, una patrona y dos sencillas. Su desbaste, cuadreo y transporte hasta las atarazanas se dio en asiento.<sup>118</sup> El asentista se comprometía a desbastar la madera según las medidas de las piezas expresadas en el contrato de asiento. Además, tal y

<sup>116</sup> ACA, RP, BGRP, vol. 107, ff. 16-17, 23 de febrero de 1716.

<sup>117</sup> ACA, RP, BGRP, vol. 111, ff. 121-123, Barcelona, 4 de junio de 1720.

<sup>118</sup> ACA, RP, BGRP, vol. 113, ff. 125-133, Barcelona, 6 de julio de 1723.

como fuera desbastando las piezas debía ir conduciéndolas a las atarazanas y depositándolas en el estanque o «zafareig» o en el lugar que le indicase el maestro mayor. La madera debía estar desbastada y transportada a las atarazanas por todo el mes de septiembre de 1723.<sup>119</sup>

Ese mismo año, el rey encargó al superintendente la construcción de una galera capitana y, como en anteriores ocasiones, la Corona contrató varios asientos para la provisión de la madera necesaria. Uno de ellos establecía el corte, desbaste, cuadrajeo y transporte de madera de pino melis desde los bosques reales de Tortosa hasta las atarazanas, en concreto, de 48 piezas de crujías.<sup>120</sup> En primer lugar, y como en otras ocasiones, el asiento establecía que un entretenido de las atarazanas fuese al monte para evaluar y señalar aquellos árboles adecuados para ser talados, cuyo sueldo correría a cargo del propio asentista. Y es que la corta de piezas para crujía requería unas condiciones particulares que solo los maestros de galeras del astillero sabían, además, ellos poseían las medidas que las piezas debían tener y que les había proporcionado el maestro mayor de galeras. Por lo tanto, su presencia era imprescindible en los lugares de extracción.<sup>121</sup> Por su parte, el empresario o asentista se comprometía a poner todas estas piezas en uno de los dos lados del arco de las atarazanas donde se estaba construyendo la galera capitana, como muy tarde, a finales del mes de mayo.<sup>122</sup> Una vez en el astillero, las piezas serían revisadas por el maestro mayor, y si este detectaba alguna que no era adecuada para la fábrica, el asentista debía reponerla a sus costas. El asentista también se comprometía a entregar al superintendente la certificación de todas las piezas que se enviasen desde Tortosa para que fueran aceptadas por el mayordomo de las atarazanas. Se presentaron en casa del superintendente varias compañías para hacerse con el asiento, quienes fueron ofertando a la baja hasta que se hizo con el remate el carpintero de Barcelona Joseph Marçal, por 560 doblones.

Ese mismo año de 1723, el rey firmó un asiento, otra vez, con el albañil Juan Garrido, para el transporte de la madera, ya cortada, para la construcción de las dos galeras sencillas que se habían dado por asiento. Concretamente, había que transportar 24 quillas, de distintas medidas y grosores, que se hallaban cortadas en el bosque de Matamala, en el término de Sant Hilari Sacalm. Dada la importancia de la pieza, Garrido contaría con la ayuda de «un maestro de inteligencia para desbastar y perfeccionar dichas veinte y cuatro piezas al cual el que emprendiere esta obra ha de asistir con el jornal de diez reales al día, habiendo de ser dicho maestro aprobado del Maestro Mayor de la fábrica de galeras».<sup>123</sup> El asentista debía llevar y dejar seis de estas

<sup>119</sup> AMNM, caja 871, doc. 12, *Juan Antonio de Marimón y Velasco a Joseph de Contamine*, Barcelona, 9 de enero de 1723.

<sup>120</sup> ACA, RP, BGRP, vol. 113, ff. 3-5, Barcelona, 3 de enero de 1723.

<sup>121</sup> AMNM, caja 871, doc. 11, *Juan Antonio de Marimón y Velasco a Joseph de Contamine*, Barcelona, 4 de enero de 1723.

<sup>122</sup> ACA, RP, BGRP, vol. 113, ff. 3-5, Barcelona, 3 de enero de 1723.

<sup>123</sup> ACA, RP, BGRP, vol. 113, ff. 44-46, Barcelona, 13 de febrero de 1723.

quillas en el arco mayor, donde se hacían las capitanas, y el resto llevarlas al arco del estanque que había en las atarazanas. Además, Garrido debía conducir a las atarazanas 40 troncos de haya que estaban en la parroquia de Santa Fe del Montseny, en el término de Arbucias, y dejarlas en el arco que indicase el maestro mayor. Por todo este trabajo, Juan Garrido recibiría 285 doblones. En 1725 el rey encargó la construcción de dos galeras: una patrona y una sencilla. Se hicieron las cortas de madera habituales. Entre ellas, se hizo una corta de 251 piezas de nogal de diversos tamaños, que «han de ser todas de buen color, bien secas, sin nudos, ni abertura ninguna, que no siendo de esta calidad y de las medidas arriba expresadas para los dos buques no se les admitirán».<sup>124</sup>

Tras siglos de explotación para diversos usos, los montes del principado estaban exhaustos. En septiembre de 1733, el superintendente de las atarazanas, Juan Antonio de Marimón, advertía a José Patiño de «la falta que se experimenta en la madera de pino por haberse cortado para las obras reales y reparos de casas»; sin embargo, «de aquí a veinte años, los que se sembraron quince años ha, en muchos parajes del Vallés, serán de buena calidad para la fábrica de galeras». Es decir, los plantíos eran los únicos que podían asegurar la continuidad de la construcción naval.<sup>125</sup> En los bosques de Tortosa la situación no era mucho mejor y, en 1735, el intendente general de Cataluña, don Antonio de Sartine, conde de Albi, intentó poner freno a su incesante explotación, lo que amenazaba a los intereses madereros de la monarquía:

Sin embargo de haberse expedido; y publicado hasta hoy diferentes Edictos en virtud de orden de su Majestad, para atajar, y precaver los abusos, y excesos, que se cometen en los Montes del Rey, llamados Puertos de Tortosa, así por lo que mira al corte de madera, extracción legítima, y fraudulenta de ella, abusos, incendios y quemas, que acontecen muy a menudo, por omisión, descuido, malicia, o conveniencia de los Asentistas, Factores, y Comisionados de ellos, Ganaderos, Pastores, Aserradores, Colmeneros, Carboneros, y Arrastradores, bajo las penas, que en ellos se contienen; Se reconoce experimentarse muchos géneros de fraudes, por la inobservancia de dichos Edictos, y deseándolos obviar, por lo mucho que se interesa en ello el Real servicio, y recopilarlos todos en uno, para mayor facilidad en su observancia, haciendo uno general, y comprehensivo de los ya publicados, y de todos aquellos Artículos, que he discurredo necesarios, y precisos: He venido en dormar el presente Edicto, para que en adelante se observe inviolablemente, bajo las penas, que se prescribirán en cada uno de los Artículos siguientes: Revocando y cancelando, todos los demás Edictos, y ordenanzas, anteriormente publicados en estos asuntos.<sup>126</sup>

Así pues, el edicto del intendente Sartine pretendía unificar toda la legislación existente hasta ese momento que regulaba la tala de los árboles en los montes de Tortosa, eso sí, aumentando las penas impuestas a los infractores. En cuanto al corte de madera, la primera disposición era clara, se prohibía a cualquier persona, bajo

<sup>124</sup> ACA, RP, BGRP, vol. 115, ff. 141-145, Barcelona, 13 de diciembre de 1725.

<sup>125</sup> AGS, SMA, leg. 303, s. f., *Juan Antonio de Marimón a José Patiño*, Barcelona, 5 de septiembre de 1733.

<sup>126</sup> AGS, SMA, leg. 552, s. f., *Bando de Antonio Sartine*, Barcelona, 10 de octubre de 1735.



pena de mil escudos y treinta días de cárcel, la tala de árboles de melis o de alguna otra especie que pudieran ser óptimos para la construcción naval, así como su extracción de dichos bosques reales. Asimismo, para evitar los frecuentes abusos de los asentistas del corte de maderas, se establecía que:

todos los Asentistas de madera por el Rey, que necesiten de cortar pinos, u otra madera en dichos Reales Bosques, en virtud de sus asientos, ya sean piezas, tablones, cuadrone, llatas, redondos, entenas, u otra cualquier especie de madera, antes de ejecutar su corte, tengan la precisa obligación de pasar a manos del Señor Intendente, copias auténticas de sus asientos, como asimismo al Caballero Subdelegado y al Ministro encargado que residiere en Tortosa, antes que puedan usar de las licencias que les conceden sus asientos, y también han de avisar al Guarda mayor de dichos Reales Bosques y en su ausencia a su Sobrestante, ò Guardia conservador.<sup>127</sup>

Avisadas, pues, estas autoridades, el asentista debería ceñirse escrupulosamente a la lista de piezas que debía cortar que se fijaba en el contrato de asiento. El guarda mayor o cualquier otro guarda, debía marcar los árboles escogidos por los maestros mayores, cuya marca consistía en quitar un pedazo de corteza de los árboles y «marcarles en el macizo de la madera». Todos los árboles marcados debían registrarse para evitar que se talasen y, además, que el asentista talase más de la cuenta.

También se estableció:

Que los Asentistas no puedan recibir de los Bosqueros, ni de otras personas, las partidas de madera, que les transportan, sin que esté presente el Guarda mayor, y todas aquellas piezas que desecharen, por no ser ajustadas a la medida, o por otra falta, o defecto, que tuvieren, se depositen, con intervención del Ministro encargado de las dependencias de Bosques de Tortosa, y solo las pueda vender el Asentista, con la misma intervención a los particulares de Tortosa, que para sus usos hayan sacado licencia para cortarlas en los Reales Bosques, a menos que justificase haberse procurado maliciosamente estas faltas para negociación, que en este caso incidirá la madera en decomiso, y el que lo ejecutare en la pena de diez libras por cada una pieza de las desechadas a más de otras arbitrarias.<sup>128</sup>

Con ello, el intendente pretendía que en todas las acciones que realizase el asentista estuviera presente un guarda de los bosques para evitar el fraude y el abuso. Por otro lado, en el edicto se ordenaba que toda la madera sobrante o que el asentista desechase por no ser válida, se almacenase, transcurrido un plazo de tres meses después de la tala, en un cobertizo que había a las afueras de la ciudad de Tortosa, pasado el puente de barcas, y que era propiedad del rey. Se tomó esta medida «por haber reconocido, que dejarla en los montes, da motivos, y pretextos para muchos fraudes que se cometen sacándola furtivamente de dichos montes, si se encuentra, dan la razón que es para el asiento, y si no se encuentra la venden a su pro-

<sup>127</sup> AGS, SMA, leg. 552, s. f., *Bando de Antonio Sartine*, Barcelona, 10 de octubre de 1735.

<sup>128</sup> AGS, SMA, leg. 552, s. f., *Bando de Antonio Sartine*, Barcelona, 10 de octubre de 1735.

pio provecho».<sup>129</sup> Además, se prohibió que los asentistas del rey, o sus factores, pudiesen talar árboles en bosques particulares o lugares circunvecinos durante su asiento, para evitar que marcasen los árboles de los bosques reales con las señales de dichos particulares y, así, poder extraer su madera. También se prohibió a los asentistas que ninguno de sus comisionados pudiese vender, negociar o emplear para su propio uso madera, tanto si era de buena calidad como si era de la deseada. Tampoco se permitía a los asentistas dar licencias a los boteros para cortar dueñas para hacer las botas necesarias para recoger el alquitrán y el pez que se fabricaba en los montes reales de Tortosa.

En cuanto a los vecinos de Tortosa, debían observar todas las disposiciones emitidas para los asentistas en materia de tala de árboles. Además, tampoco se les permitía entrar la madera cortada dentro de la ciudad sin que antes no la reconociese el guarda mayor de los bosques o alguno de sus subalternos, multándose con diez libras cada madero que entrase en Tortosa sin ser reconocido por los oficiales del rey. Se establecía que todos los que comprasen pinos en los términos de Beseit, Horta o Arnès, entre otros lugares de aquellos montes, llevasen consigo todas las licencias en orden y con los respectivos sellos de las autoridades de aquellos lugares, además de la del baile. En esas licencias se debía especificar bien claro el número de árboles que esa persona podía talar y su calidad.

Por otro lado, todos los vecinos de Tortosa que tuvieran licencia para cortar madera para uso propio tenían un plazo de tres meses para poder sacarla de los montes, bajo pena de perderla si así no lo hacían, y de no volver a obtener otra licencia nueva. Asimismo, todos los vecinos que tuviesen licencia para talar árboles y cortar madera debían llevarla consigo al monte, bajo pena de diez libras barcelonesas en caso de no tenerlas. También se prohibía la venta de madera que se hubiese cortado en uso propio. Por último, se prohibía a los habitantes de Tortosa y sus cercanías que sacasen o descubriesen en los puertos reales tierras nuevas para ponerlas en labor, no agregar pedazo alguno a las que ya estuviesen sacadas, bajo pena de cien libras barcelonesas y la pérdida de todo el trabajo realizado. Únicamente se permitiría hacer nuevas tierras de labor si estaban lo suficientemente distantes «de paraje de arboleda, u de manera que no pudiesen causar el menor perjuicio», eso sí, con la correspondiente licencia del intendente.

El edicto prohibía la saca de madera de los bosques sin que estuviera presente en ella el guarda mayor o cualquiera de sus oficiales para reconocerla. Ningún patrón de barca o marinero podría cargar madera en su embarcación sin la correspondiente licencia del administrador de la Real Aduana de Tortosa, donde se especificaba la madera a embarcar. Dado que en el río Ebro no podían entrar las embarcaciones grandes de los asentistas y las maderas debían cargarse primero en pequeñas embarcaciones, era necesario hacer un registro de todas ellas para controlar su tránsito y el cargamento que llevaban.

<sup>129</sup> AGS, SMA, leg. 552, s. f., *Bando de Antonio Sartine*, Barcelona, 10 de octubre de 1735.

El traslado de la fábrica de galeras a Cartagena no solo acababa con una tradición constructiva de siglos, sino que también lo hacía con un modo de explotación forestal establecido y practicado durante mucho tiempo, cuyo eje principal eran las atarazanas de Barcelona, lugar final donde debía llegar toda la madera. No quiere ello decir que se dejaran de explotar los bosques catalanes para la construcción naval; todo lo contrario, ya que, durante todo el siglo xvii, los montes del principado proveyeron de madera a la Armada borbónica. La madera, eso sí, ya no se quedaba en territorio catalán, sino que era transportada en su mayoría a los astilleros de Cartagena o de la Carraca. Las reformas en materia marítima llevada a cabo por los diferentes reyes de la dinastía tuvieron una incidencia directa en los bosques del principado, que quedaron absolutamente a disposición de las necesidades de la Marina Real, especialmente aquellos próximos a las costas.<sup>130</sup>

<sup>130</sup> Vicente RUIZ GARCÍA, «Maderas de Cataluña para la marina de la ilustración. Fuentes para el estudio de los bosques catalanes y su relación con la construcción naval en el siglo XVIII», *Brocar. Cuadernos de Investigación Histórica*, 42 (2018): 97-123.

# Aspectos económicos de la construcción de galeras en las Atarazanas de Barcelona

DOI: <https://doi.org/10.51829/978-84-121242-3-1>

Sin duda, uno de los aspectos más desconocidos de la construcción de galeras en las Reales Atarazanas de Barcelona es el de los costes de producción. En el presente capítulo hacemos una aproximación a la compleja economía del astillero. Ciertamente, el éxito de la fábrica de galeras dependió de la disponibilidad de dinero, del que siempre anduvo falta la Monarquía hispánica. Así, abordaremos aspectos como la procedencia de los caudales, el recurso al crédito, los costes de producción, tanto de la madera como de la maestranza, o el dilema constante para la Corona de la gestión de la fábrica de galeras por «administración», es decir, directamente por las autoridades reales; o por vía sistema del «asiento», delegando el asunto en manos privadas. Conocer el contexto económico en el que se hicieron las construcciones de buques, así como el resto de aspectos económicos y financieros que intervinieron en ellas, resultan esenciales para comprender mejor la evolución de las Atarazanas.

## Las «tres gracias» (cruzada, subsidio y excusado) y la construcción de galeras

A lo largo del siglo XVI, la presión ejercida por los turcos en el Mediterráneo obligó a la Monarquía hispánica y al papado a colaborar para hacerle frente. El enemigo de la cristiandad cada día se acercaba más a las costas italianas y españolas, y amenazaba la seguridad y continuidad del trono de San Pedro. El papado, que rápidamente vio en el rey católico al protector de la cristiandad, no dudó en favorecerle con contribuciones eclesiásticas, con el objetivo de asegurarse el apoyo militar español ante un posible ataque a las posesiones pontificias. Con este fin, se concedió a los Reyes Católicos la bula de cruzada en 1482, lo que equivalía a otorgar al soberano la recaudación de la venta de las indulgencias adquiridas por los fieles, previa publicación y predicación de la bula por los territorios de la Monarquía. Esta bula estuvo vigente durante los sucesores de Isabel y Fernando, cuyo producto pudieron emplear en la defensa frente al islam.

A inicios de la década de 1560, Felipe II dio, en palabras de Thompson, la máxima prioridad a la reimplantación a toda costa del poderío naval español en el Mediterráneo, y emprendió un ambicioso proyecto de construcción naval, tanto en lo que se refiere a las instalaciones, con la reforma y ampliación de las atarazanas de Barcelona, Nápoles y Mesina, como en lo referente al número de galeras que integraban las flotas.<sup>1</sup> Las negociaciones entre el papa y Felipe II se tradujeron en el permiso dado por el primero para que algunas rentas eclesiásticas se destinasen a la construcción, equipamiento y mantenimiento de una flota de cien galeras para defensa de la cristiandad frente a los infieles y herejes. Para ello, en 1562, el papa Pío IV, mediante la bula *Ad Romani Pontificis indefenssa sollicitudinem*, concedió al rey un subsidio de 420.000 ducados anuales por un período de cinco años,<sup>2</sup> que se aplicaría directamente a la manutención de sesenta de estas galeras, a condición de que el rey se comprometiera a mantener las otras cuarenta. Esta bula papal, que englobaba a las anteriores concedidas por los papas en esta materia, establecía que un nuncio y otro eclesiástico nombrasen comisarios y subcolectores para velar por las operaciones de recaudación y distribución de los caudales obtenidos.<sup>3</sup>

La tercera fuente de financiación de la fábrica de galeras era el excusado, «para subvención y socorro de la guerra contra los herejes rebeldes de los estados bajos de Flandes». La cantidad obtenida de este excusado era la equivalente al diezmo de la casa más rica de cada parroquia. Pese a que, en un principio (1567), se cedió la tercera casa, Felipe II obtuvo en 1571, que fuese la primera, debido a las dificultades económicas.<sup>4</sup> Así, buena parte del producto de estos privilegios, que sumaban 1.200.000 ducados, iba destinado al mantenimiento de las galeras y de los presidios del Mediterráneo.<sup>5</sup> Los tres, es decir, la cruzada, el subsidio y el excusado, eran conocidos con el nombre de las «tres gracias».

<sup>1</sup> I. A. A. THOMPSON, *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias* (Barcelona: Crítica, 1981): 23.

<sup>2</sup> Ivan CLOULAS, *Le «Subsidio de galeras», contribution du clergé espagnol à la guerre contre les infidèles, de 1563 à 1574*, en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 3 (1967): 289-326, 298.

<sup>3</sup> Pío IV ya había concedido a Felipe II, en 1560, la bula *Quemad modum onustae*, una contribución de 300.000 ducados anuales durante cinco años para mantener galeras contra el Turco; en Luis J. NAVARRO MIRALLES, «Subsidio de galeras y Excusado: Una aportación al estudio de la contribución fiscal eclesiástica (1567-1796)», en *Pedralbes: Revista d'Història Moderna*, 1 (1981): 21.

<sup>4</sup> Enrique MARTÍNEZ RUIZ (dir.), *Diccionario de Historia Moderna de España, I. La Iglesia* (Tres Cantos: Itsmo, 1998 y 2007): 131, y NAVARRO MIRALLES, «Subsidio de galeras y Excusado»: 22.

<sup>5</sup> THOMPSON, *Guerra y decadencia*: 103.



180

Don. De las cosas que hay en las atarazanas de su M<sup>te</sup>. y otras que se han de comprar para poner en perfección las dos galeras de las yndias con su fragata)

- Los dos buques y el de la fragata acaudada y en perfección con dos esquiifes y quatrocientos pabales argañales guarnecidos -
- ocho Ruxones y dos pequeños para los esquiifes -
- dos juegos de lamenas -
- dos picos de labra -
- quatro clavos de Trinquete -
- dos clavos de los arbolles mayores con sus Pernos -
- ocho amillos para el cast<sup>ro</sup> con sus pernos -
- quatro rados quatro martillos, quatro botadores todo de fierro para ferrar y des ferrar los fncados -
- ocho palas de fierro -
- Veinte y ocho cañones, Veinte y quatro achas con de calabotas para hacer la lena -
- quatro pernos y quatrocientos clavos de todas suertes, dos correas y dos cantoneras para los esquiifes -
- De Polas de mar similares guarnecidas, ocho pastecas, de retorno así mismo guarnecidas, ocho tallas de cuaya, y quatro para orca de bante - De macapuegos quatro y ocho de coladores, dos pastecas para meter los esquiifes por las arrias los canones de cañon de cañon quatro tallas para los fncos de los trinquetes -
- diez de senas de cruz sinellas, quatro rondanos para los calceres de los arbolles mayores y para los trinquetes quatro rondanos y todo guarnecido -
- Dos Vigotas de madera guarnecidas de fierro con sus pernos y correas -
- dos escudos de las armas reales -
- quatro Valancas dos grandes y dos chicas -
- De botas grandes de quarterolas con las medidas de las serpensas -
- quatro cul de seros de cobre -
- Diez y dos gaudas y de saculas para agostar -
- dos basterdos, dos bordenes, dos heus, dos trinquetes para la g<sup>ra</sup>. y dos Velas y su rui para la fragata -
- Dos arbolles de la maestra, quatro Centenas, Dos arbolles para los trinquetes y dos Centenas de trinquete con sus quatro espigones -

Relación de las cosas que hay en las atarazanas de Su Majestad y otras que se han de comprar para poner en perfección las dos galeras de las Yndias con su fragata, 1585, en la que se apuntan materiales, pagos y salarios. Felipe II estuvo en Barcelona durante su botadura. (España. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas, GYM, LIB, 40 f. 180).

Durante las décadas siguientes, los sucesivos papas que siguieron a Pío IV renovaron estas bulas para que los reyes católicos pudiesen seguir disponiendo de estas gracias. Sin embargo, a finales de siglo, el dinero destinado para la construcción de galeras no llegó, y se desvió para otros menesteres. Así lo comunicaba el duque de Feria (1596-1602) al rey en noviembre de 1601:

será necesario que V.Magd. mande se provea el dinero que es menester puntualmente y si se situase sería lo mejor, porque aunque los años pasados lo estaba en el subsidio y excusado de esta provincia a ya dos años o más que no se usa de esta consignación por haberse dado para otras cosas, y así no hay un real aquí de fábrica de galeras y lo que hasta ahora se ha gastado a sido tomándolo de otras consignaciones.<sup>6</sup>

En 1603, el papa Clemente VIII también las prorrogó a Felipe III, especificando, eso sí, «que las obligaciones de traer las dichas sesenta galeras contenidas en la dicha concesión del subsidio solamente sea y se entienda hasta el número de galeras que justa y efectivamente se pudiese mantener y sustentar». Ciertamente, la renovación de las bulas por parte de Clemente VIII se ajustaba a la nueva realidad de las escuadras de galeras, mucho más reducidas que en tiempos de Felipe II, por las dificultades financieras que requería su manutención. Por su parte, Felipe III decidió reorganizar la concesión de las tres gracias: «que de aquí en adelante en la ejecución disposición forma y modo como se ha de administrar librar evogar y distribuir la dicha hacienda que procediere de las dichas tres gracias se haya de aguardar, observe y guarde en todas maneras la forma y orden siguientes».<sup>7</sup> En primer lugar, las cuarenta galeras que la donación del subsidio establecía que debían ir a cuenta del rey de España, se suplan con las galeras de las escuadras de Nápoles y Sicilia, construyéndose el número necesario de buques para que entre ambas se alcanzasen las cuarenta susodichas. En segundo lugar, que con los 420.000 ducados se armasen el número de galeras que se pudiese, que sustituirían a las sesenta que establecía la bula. En tercer lugar, dado que los caudales provenientes de las tres gracias debían correr aparte del resto de la Real Hacienda, con lo que se aseguraba que se destinasen a las galeras y no a otros menesteres, el rey mandó al presidente del Consejo de Hacienda:

Y porque la hacienda de las dichas tres gracias Cruzada, Subsidio y Excusado conforme a los dichos breves ha de estar y andar distinta y separada de la mía administrada y gobernada por diversas y diferentes personas, es mi deliberada voluntad y mando que Vos el presidente y los de mi Consejo de Hacienda pues como tenéis entendido, aquella siendo como es eclesiástica, no se puede ni debe computar entre la hacienda temporal de mis rentas y patrimonio real que es la que está a vuestro cargo de aquí adelante alcéis de todo punto la mano y no os entremetáis por ninguna vía ni manera en cosa alguna de la hacienda de las dichas concesiones ni menos libréis ni mandéis librar en otra forma o modo tratéis de la disposición della ni sobre ella mandéis tomar ni toméis asiento alguno ni deis consignación por ser directamente contra

<sup>6</sup> AGS, GyM, leg. 582, f. 97, *el duque de Feria al rey*, Barcelona, 2 de noviembre de 1601.

<sup>7</sup> AGS, GyM, leg. 579, f. 487, *Real Orden de Felipe III*, Valladolid, 4 de abril de 1603.

los dichos breves que absolutamente se han de guardar y por ellos a solo el comisario general y Consejo de la Cruzada y no a otro ninguno toca y pertenece regir librar distribuir evogar disponer y ordenar la dicha hacienda anexo y dependiente della por la orden que yo le mandare dar y diere.<sup>8</sup>

El cuarto lugar, el rey establecía que el dinero recibido de las tres gracias solo se podía emplear para los cometidos para los que fueron concedidas: «Todo lo que procediere de las dichas tres concesiones se ha de emplear y convertir en los fines y usos para que se concedieron y por ninguna causa o necesidad quanto quiera grave y urgente se pueda librar expender ni aplicar a otros diferentes de los especificados en los dichos breves».<sup>9</sup>

Por eso, advertía al comisario general de cruzada que debía estar muy atento a que este dinero no se desviase para otros fines. En una quinta disposición, el soberano ordenó que se guardasen los caudales provenientes de las tres gracias en la corte, en dos arcas de tres llaves, además de otras dos que estaría en otros lugares designados por el rey, y siempre a recaudo del comisario, el tesorero u otros oficiales eclesiásticos del Consejo de Cruzada.

La sexta disposición del monarca establecía que «todas las libranzas por mayor y por menor han de ser despachadas y firmadas del dicho comisario general señaladas tan solamente del asesor y contador del dicho mi Consejo de Cruzada». Dichos contadores debían registrar las cantidades en los libros de caja de la cruzada, así como de todas las personas que hubieran recibido, cobrado, distribuido o administrado caudales de estas gracias. Es decir, Felipe III exigía un mayor control sobre el dinero proveniente de la cruzada, subsidio y excusado, tanto de las entradas como de las salidas. Por otro lado, encargaba al comisario general el nombramiento de contadores, pagadores y los ministros necesarios para la administración de estos caudales; eso sí, consultándolo previamente con el soberano, que era el que los acabaría eligiendo. En la octava disposición, el rey ordenaba que el veedor general de galeras tuviese también las ordenes e instrucciones que se daban al comisario general de cruzada, y que uno de los ministros de este último acompañase al veedor en todas las compras y ventas de bastimentos, municiones o pertrechos que se hiciesen para las galeras. Este oficial, eso sí, debía estar subordinado al veedor general:

para que según las ordenes que le diere se corresponda con los preveedores y otros ministros y oficiales donde se hicieran las dichas provisiones con todos los cuales y las demás en cuyo poder entrar hacienda tendrán en su libro armada cuenta y de todo lo que se hiciere librare distribuyere y gastare y ara la razón que ha de enviar al dicho comisario general, conforme a lo que por el le fuere ordenado.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> AGS, GyM, leg. 579, f. 487, *Real Orden de Felipe III*, Valladolid, 4 de abril de 1603.

<sup>9</sup> AGS, GyM, leg. 579, f. 487, *Real Orden*.

<sup>10</sup> AGS, GyM, leg. 579, f. 487, *Real Orden*.

En los breves de concesión de estas gracias, se establecía que el comisario general tenía la obligación de visitar las galeras para controlar que su número fuese el correcto, y que estuviesen debidamente provistas y armadas. Sin embargo, dadas las muchas obligaciones y la distancia física desde el lugar habitual de residencia de los comisarios y los puertos de embarque y aprovisionamiento de las galeras, se delegaba esta función de visita en el oficial de cruzada de turno que acompañase a los veedores de las galeras. En la décima disposición, el rey establecía que si se daba la construcción o mantenimiento de las galeras en asiento, tenía que ser con intervención directa del comisario general. Finalmente, en la undécima disposición, el rey ordenaba que tanto los contadores de cuentas mayores como los contadores de la cruzada tuviesen un estricto control y seguimiento sobre todas las cuentas vinculadas a las galeras cualesquiera que fuera su procedencia.<sup>11</sup>

Vistas estas disposiciones, es fácilmente comprensible el importante papel jugado por el comisario general de cruzada y el resto de sus ministros, como era el tesorero, en los procesos de construcción, armamento y aprovisionamiento de las galeras. Estos oficiales mantenían una correspondencia más o menos regular con los oficiales de las galeras y, en el caso de las atarazanas de Barcelona, con su superintendente. En ella, los agentes implicados en la construcción de las galeras explicaban todos los pormenores de la fábrica de los buques, como la evolución del proceso constructivo o los problemas con que se enfrentaban: falta de dinero, la obtención de la madera o la falta habitual de maestranza.

Sin embargo, en las partidas de dinero enviadas para la construcción de las galeras no se incluían la compra de los mástiles, las jarcias u otros pertrechos que sí corrían, por el contrario, por cuenta de los factores y pagadores de las galeras de España. Así, el dinero enviado a las atarazanas solo se empleaba en la corta de las maderas, la construcción del buque, el pago de los sueldos de la maestranza, es decir, carpinteros de ribera y calafates, y la compra de la palamenta o remos. Todo lo demás necesario para la navegación de la galera corría por cuenta distinta. Incluso surgían dudas en cuanto a quién pertenecía sufragar los gastos de fabricación de la escultura y dorado de las popas, especialmente si eran de galeras patronas o capitanas. Tampoco se incluían en los gastos de la fábrica de galeras el varo, es decir, la botadura del buque, que corría por cuenta de los oficiales de las galeras, ya que, durante esta complicada maniobra, se precisaba la fuerza de otras galeras para arrastrar el buque al agua. Sirva de ejemplo en 1680, cuando Antonio de Monserrat y Vives, marqués de Tamarit y factor de las galeras de España desde 1678, entregó al pagador del ejército de Cataluña, Juan de Gachapay, mediante el tesorero de la cruzada Josep Duran, 3.800 reales de plata para costear el varo de un buque de galera patrona y otro de sencilla.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> AGS, GyM, leg. 579, f. 487, *Real Orden*.

<sup>12</sup> AGS, CMC, 3EP, leg. 3.121, f. 15, *Cuentas del pagador del ejército y presidios de Cataluña don Juan de Gachapay y Vera, 1679-1688*.



En su Real Orden, Felipe III concedía una consignación anual de 20.000 ducados para la construcción de galeras en las atarazanas de Barcelona. En enero de 1609, el Consejo de Guerra, en consulta, escribía al rey que «importa mucho a su real servicio mandar esforzar cuanto fuere posible esta fábrica de galeras, y añadir para ello los diez mil ducados que dice el virrey para que por lo menos se fabriquen cada año seis buques de galeras en aquellas atarazanas que serán bien menester para renovar y aumentar las de España».<sup>13</sup> Y es que los 20.000 ducados no daban para la fábrica de tantas galeras.

En 1615 el rey solicitó al superintendente de las atarazanas, Carlos de Alzate, que le enviase un memorial donde se especificase en qué se habían empleado los 200.000 ducados que se habían consignado para la fábrica de galeras en el astillero durante diez años, que equivalían a 220.588 escudos de a diez reales.<sup>14</sup> En la relación presentada por Alzate y sus oficiales, destacaban los 114.000 escudos gastados en la construcción, durante esos años, de diecinueve galeras ordinarias, a razón de unos 6.000 escudos por galera. A ellos, eso sí, había que restar casi 30.000 escudos por el valor de cinco galeras fabricadas en el astillero que se vendieron, cuatro a los diputados de Cataluña, y una a Cosme Centurión. Así, quedaba un gasto total en galeras de 85.340 escudos. En la construcción de tres galeras capitanas se emplearon 25.500 escudos, y otros 2.500 en la de cinco bergantines. Tras la construcción de las embarcaciones, la otra gran partida de dinero gastado era el referente a los sueldos de los oficiales de las atarazanas y la maestranza. Se gastaron 40.433 escudos en el sueldo «que toca y se ha pagado en los dichos diez años al dicho superintendente, comisario de los bosques, maestros mayores, maestros calafates, remolar, portadero de las Atarazanas y otros que han gozado sueldo y al presente le gozan en esta consignación».<sup>15</sup> En el resto del memorial se incluyen otras muchas cantidades menores, como cortas de piezas de madera para el aconcho de los buques, algún viaje del superintendente a la corte, la reparación del techo de la herrería que se había quemado, algunos fletes de bajeles para transportar maderas, por el reconocimiento de bosques o por algunos pertrechos para las galeras.

## La precariedad financiera de la fábrica de galeras durante el reinado de Felipe IV

La falta de dinero era una constante en la hacienda de la Monarquía hispánica. Esta crisis financiera se agudizó, especialmente, a partir de la segunda década del siglo XVII, cuando los conflictos bélicos europeos obligaron a las potencias a destinar una mayor cantidad de dinero para los gastos militares. Como consecuencia de ello, la necesidad

<sup>13</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *el Consejo de Guerra al rey*, Madrid, 30 de enero de 1609.

<sup>14</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *Carlos de Alzate al rey*, Barcelona, 23 de mayo de 1615.

<sup>15</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *Relación de Carlos de Alzate y Juan Martín del Calvo*, Barcelona, 23 de mayo de 1615.



imperiosa de recurrir al crédito aumentó progresivamente la dependencia financiera de los banqueros. El reinado de Felipe IV es representativo de esta situación ya que, a la deuda heredada de su antecesor, Felipe III, sumó la generada por las campañas militares llevadas a cabo durante su reinado y, concretamente, el aumento de las fuerzas navales de la monarquía, a las que Olivares prestó especial atención.<sup>16</sup> Así, fue cada vez mayor el recurso al crédito de los banqueros, genoveses, primero, y portugueses de ascendencia judía, a partir de 1627.<sup>17</sup> El estallido de la Guerra de los Treinta Años hizo a la Monarquía hispánica absolutamente dependiente del crédito, afianzando definitivamente la empresa militar.<sup>18</sup> Esta circunstancia se agravó durante los últimos quince años del reinado de Felipe IV.<sup>19</sup>

En el ámbito de la construcción naval, la situación se agravaba por cuanto la Corona no podía pagar a los trabajadores con la moneda de vellón que, desde inicios del reinado de Felipe III, se venía utilizando masivamente para hacer los pagos, ya que, en los reinos y territorios principales donde se realizaba esta construcción, como eran Cataluña o Guipúzcoa, no se admitía esta moneda, y los pagos se debían hacer en plata.<sup>20</sup> En 1614, el virrey de Cataluña, marqués de Almazán (1611-1615), escribía a los concellers de Barcelona:

Para la fábrica de las galeras se ha de sacar de la tabla el dinero que desta consignación han girado al pagador los canónigos, y porque ha de ser para distribuir y hacer los pagamentos a la gente que trabaja en el atarazanal, y cosas adherentes a la fábrica, que las más son partidas menudas, y a jornaleros que viven de su trabajo, y no podrá ser con oro sin las dificultades que se dejan considerar, deben vuestras mercedes ordenar se entregue este dinero en plata, o, la más parte dello se pudiere, para que se puedan acomodar y ajustar los pagamentos pues en esto se atraviesa el servicio del Rey Nuestro Señor.<sup>21</sup>

El estallido de la Guerra de los Treinta Años en 1618 produjo un importante aumento del gasto de la monarquía en materia militar. En este sentido, los dos últimos años del gobierno de Carlos de Alzate fueron de una acuciante falta de dinero para la construcción de galeras. En enero de 1622, el superintendente se quejaba de que, con

<sup>16</sup> Sobre las finanzas de la monarquía durante el reinado de Felipe IV véase la obra ya clásica de Felipe RUIZ MARTÍN. *Las finanzas de la monarquía hispánica en tiempos de Felipe IV: (1621-1665)* (Madrid: Real Academia de la Historia, 1990).

<sup>17</sup> DAVID GOODMAN, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII* (Barcelona: Península, 2001): 78.

<sup>18</sup> Carlos Javier DE CARLOS MORALES, «Financiando la Guerra de los Treinta Años: gasto bélico, endeudamiento y *financial devolution*», en *Manuscrits. Revista d'Història Moderna*, 38 (2018): 117.

<sup>19</sup> Carmen SANZ AYÁN, C., «El crédito de la corona y los hombres de negocios en los últimos años del reinado de Felipe IV», en *Cuadernos de Historia Moderna*, 9 (1988): 64.

<sup>20</sup> Sobre la problemática del vellón y la plata, véase Felipe RUIZ MARTÍN. «El problema del vellón: su incidencia en la distinta evolución económica de Castilla y de la Corona de Aragón en el siglo XVII», *Manuscrits: Revista d'història moderna*, 15 (1997): 97-104.

<sup>21</sup> AHCB, Letras Comunes Originales, 1B. X-62, *el marqués de Almazán a los concellers de Barcelona*, Barcelona, 16 de mayo de 1614.

el poco dinero que tenía, si no se le enviaban las consignaciones del año 1620, no podría acabar los buques de galera capitana y de patrona real que se estaban construyendo.<sup>22</sup> Y es que, como afirma Goodman, en 1620, el clero de Cataluña debía a la fábrica de galeras 15.000 ducados por el impago del subsidio de casi cincuenta años.<sup>23</sup>

Esta situación se agravó ese mismo año de 1622, cuando el virrey duque de Alcalá (1619-1622), al finalizar su cargo, vació la caja de caudales destinados para la construcción de galeras para pagar su viaje de regreso a Sevilla y a algunos de sus acreedores en la ciudad de Barcelona.<sup>24</sup> Esta era una de las causas de la falta de dinero para la fábrica de galeras: la regular malversación de los fondos de las tres gracias para destinarlas a otros menesteres. En esto tuvieron mucha culpa los virreyes que, por la propia falta de caudales, echaron mano en numerosas ocasiones al dinero destinado para las atarazanas de Barcelona, que se guardaba en un arca en su palacio, para poder costear su acción de gobierno e, incluso, los gastos particulares de su casa.<sup>25</sup> De nada sirvió la resistencia del superintendente Carlos de Alzate a la rapiña del virrey que dejó a la fábrica de galeras sin recursos para satisfacer las demandas constructivas de Felipe IV.

En 1625, el obispo de Barcelona, Joan Sentís, sucesor del duque de Alcalá en la lugartenencia de Cataluña (1627-1629), informaba al rey que solo quedaba por cobrar de las iglesias de la provincia una libranza de 2.000 ducados, que ya se estaba empezando a cobrar por parte de los procuradores, pero que, aparte de este dinero, ya no le quedaba ningún otro para proseguir la construcción de galeras. Por eso solicitaba encarecidamente que le enviase nuevas libranzas para no detener la producción, porque, de lo contrario, se veía obligado a despedir a la maestranza y detener la fábrica de los buques.<sup>26</sup> Dos años más tarde, el nuevo superintendente de las atarazanas, Bernardino de Marimón, aseguraba que con el aumento de los costes de producción de una galera, que ahora se cifraban en 72.122 reales, y un tercio más en caso de que fuera una patrona o capitana, únicamente se podría construir una galera al año con la consignación de los 20.000 ducados anuales. Y es que la consignación dada por el rey para la fábrica de galeras no varió en todos esos años, por lo que su valor no se ajustó al crecimiento de los costes de producción, lo que iba en detrimento, claro está, de la producción. Por eso, advertía al rey que, para poder construir en el astillero dos galeras al año, como había ordenado, era necesario que acrecentase la consignación para la fábrica de galeras a 158.244 reales, que era el equivalente al coste de dos galeras.<sup>27</sup>

Durante la década de 1630, y en el contexto de la Guerra de los Treinta Años, la monarquía alcanzó el nivel más alto de presión fiscal sobre sus súbditos para llevar a cabo sus planes militares y poder mantener sus fuerzas en el exterior, sobre todo a

<sup>22</sup> AGS, GyM; leg. 887, *Carlos de Alzate y los oficiales de las atarazanas al rey*, 20 de enero de 1622.

<sup>23</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 94.

<sup>24</sup> Episodio ya citado en GOODMAN, *El poderío naval español*: 93.

<sup>25</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 93.

<sup>26</sup> AGS, GyM, leg. 887, s. f., *el obispo de Barcelona al rey*, Barcelona, 16 de agosto de 1625.

<sup>27</sup> AGS, GyM., leg. 950, s. f., *Bernardino de Marimón al rey*, Barcelona, 5 de agosto de 1627.

partir del estallido de la guerra con Francia, en 1635.<sup>28</sup> En la construcción de galeras, por otra parte, la monarquía solicitó encarecidamente a los cabildos eclesiásticos que se esforzaran en contribuir para poder mantenerla, tan necesaria en aquellos momentos para el transporte de tropas. Así, el virrey de Cataluña, conde de Santa Coloma, comunicaba al rey, en noviembre de 1638: «que para que se acuda con dinero he avisado a los cabildos a efecto que vengan luego con lo que tienen de sus colectas con tal encarecimiento que echen bien de ver el aprieto que la materia tiene».<sup>29</sup> Sin embargo, los cabildos no acudieron a la llamada del virrey tan fácilmente. A los pocos días, Bernardino de Marimón se lamentaba de que «por no acudir las iglesias de esta provincia a las pagas del subsidio y el excusado y por esta razón importa poco que tenga el pagador libranzas del comisario general pues dan el dinero tan limitado que apenas se ha recibido cuando se ha gastado en la fábrica ordinaria sin tenerle para poder proveer los materiales a sus tiempos». Además, proseguía el superintendente, «aunque por la Junta de Galeras lo he representado a V. M. diversas veces no ha sido servido mandar proveer de remedio. Suplico a V. M. lo mande para que en otras ocasiones semejantes no estén estas atarazanas tan deproveidas».<sup>30</sup> Y es que, decía Marimón, hasta ese momento, de las libranzas enviadas por el comisario general de cruzada, tan solo se habían cobrado ocho mil reales, «tan corta cantidad como V. S. ve para cosa tan grande». Por eso, informaba Marimón al protonotario Jerónimo de Villanueva, se habían enviado correos a todas las iglesias para que acudiesen al pago de las libranzas, entendiéndose los procuradores de las provincias que todas acudirían brevemente.<sup>31</sup>

La urgencia de la monarquía en la construcción de galeras para poder hacer frente a la escuadra francesa obligaba a que los caudales procedentes del subsidio y el excusado se remitieran con toda la brevedad posible a Barcelona. En 1640, Marimón escribía al protonotario Villanueva para que «mande venga la orden para el doctor Berart [tesorero de la cruzada] para que entregue el dinero que tiene en su poder del subsidio y excusado que pues (...) la falta que tenemos del es tanta que será de mucha importancia esta cantidad».<sup>32</sup> Y es que, si no llegaba pronto el dinero, no se podrían continuar las tareas de tala y desemboscado de los árboles, y esto urgía que se hiciera antes de que llegasen las nieves a las montañas. A principios de enero, Marimón insistía a Berart de la gran necesidad en que se hallaba para poder proseguir con la construcción de las tres galeras que estaban en el astillero, «por no tener dinero para el pagamento de mañana y que si no me socorria era imposible hacerlo». Berart, que tenía retenidos en su poder unos diez mil reales, procedentes del cobro del

<sup>28</sup> MORALES, «Financiando la Guerra»: 122, y GOODMAN, *El poderío naval español*: 74.

<sup>29</sup> AGS, EST, leg. 2.662, s. f., *El conde de Santa Coloma al rey*, Barcelona, 19 de noviembre de 1638.

<sup>30</sup> AGS, EST, leg. 2.662, s. f., *Bernardino de Marimón al rey*, Barcelona, 20 de noviembre de 1638.

<sup>31</sup> AGS, EST, leg. 2.662, s. f., *Bernardino de Marimón a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 27 de noviembre de 1638.

<sup>32</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 14, *Bernardino de Marimón a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 14 de enero de 1640.

subsidio y el excusado, tuvo que entregarlos rápidamente al pagador del ejército de Cataluña, encargado de los caudales destinados a la fábrica de galeras, para que los pusiese a disposición de Marimón. Con el dinero ya en su haber, Marimón expresaba al protonotario Villanueva lo agradecido que quedaba a Gaspar Berart por haberle «sacado de grande aprieto».<sup>33</sup>

Realmente, la situación económica de la construcción de galeras era delicada y siempre condicionada a la llegada, a veces, *in extremis*, de caudales.<sup>34</sup> Como explicaba don Bernardino, en esta ocasión «me hallaba tan apretado que no tenía un real para el pagamento de mañana que si a la maestranza no se les paga con toda puntualidad no es posible hacerles trabajar».<sup>35</sup> Sin embargo, diez mil reales daban para muy poco y, ya a finales de ese mismo mes de febrero, Marimón volvía a insistir en que necesitaba más dinero, disculpándose, eso sí, por sus reiteradas demandas:

Siento infinito haber de cansar a V. Señoría todas las estafetas representándole la falta de dinero pero no es posible el escusarlo por razón de que no se ha cobrado un real sin embargo de las muchas diligencias que dice el doctor Berart ha hecho para la cobranza de lo librado en el subsidio diceme que lo que más pronto le parece sería lo del Reino de Valencia que toca al obispado de Tortosa como su Magd. mandase que se recibiese en moneda de aquel reino porque en otra no le parece practicable y que se perdería en el trueque a diez por ciento V. Sria. Lo mandara considerar y hacerme merced de poner en consideracion que esta fábrica sin dinero no se puede sustentar y que por falta del no puedo salir al campo de Tarragona hacer carretear la madera que esta cortada en aquel distrito [...].<sup>36</sup>

En marzo de 1640, no solo se le debía dinero de las libranzas a las atarazanas, también a algunos asentistas o «galeristas» de la escuadra de galeras de Génova. Sin embargo, como bien apuntaba el secretario Pedro Valle, las libranzas dirigidas a la fábrica de galeras tenían «antelación», es decir, precedencia sobre las libranzas destinadas a otros menesteres.<sup>37</sup> En el cobro del subsidio y el excusado, pese a ser una cuestión del comisario general de cruzada y sus oficiales, también intervenían otros poderes, como los obispos o el propio virrey de Cataluña.<sup>38</sup> Con ello se pretendía facilitar y acelerar la recaudación para que se entregase cuanto antes a los pagadores del ejército, y estos, a su vez, a las atarazanas.

<sup>33</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 16, *Bernardino de Marimón a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 4 de febrero de 1640.

<sup>34</sup> Sobre la situación financiera de la monarquía durante estos años, véase Carmen SANZ AYÁN. *Los banqueros y la crisis de la Monarquía Hispánica de 1640* (Madrid: Marcial Pons Historia, 2013).

<sup>35</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 17, *Bernardino de Marimón a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 4 de febrero de 1640.

<sup>36</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 18, *Bernardino de Marimón a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 23 de febrero de 1640.

<sup>37</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 82, *Jerónimo de Villanueva a Pedro Valle*, Palacio, 17 de marzo de 1640.

<sup>38</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 21, *Bernardino de Marimón a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 3 de marzo de 1640.

Ese mismo mes de marzo, Bernardino de Marimón escribía al protonotario Villanueva diciéndole que esperaba que tanto el virrey como el obispo de Barcelona y el propio Berart «harán tanta diligencia hara que se cobre lo librado en el subsidio que espero entrara alguna buena cantidad». Y es que esa semana únicamente se habían cobrado 7.000 reales, que eran insuficientes para cubrir los pagos, que ascendían a algo más de 9.000 reales. Por eso, Marimón tuvo que pedir prestados los 2.000 reales que faltaban.

El último día de marzo de 1640, Marimón insistía en la falta de dinero para poder acabar las galeras que estaban puestas en astillero, pues apenas quedaban por cobrar de las libranzas 32.000 reales, de los que 20.000 se debían restituir al virrey, conde de Santa Coloma, que «mando prestar de otra consignación para proseguir la fábrica veo que me he de hallar sin dinero por faltas de libranzas».<sup>39</sup> Además, proseguía Marimón, había una dificultad respecto al cobro del excusado ya que, desde 1637,<sup>40</sup> no estaba vigente en el principado, por no haberse reunido el estamento eclesiástico de la provincia para renovarlo: «Suplico a V. S. sea servido de tener entendido que de los veinte mil ducados que se remitieron para esta fábrica los diez mil venían librados sobre el excusado y este, como tengo representado a V. S. diversas veces no es cobrable por no estar asentada la gracia en la provincia».<sup>41</sup>

A finales de mayo de 1640, las galeras estaban prácticamente acabadas. Marimón solicitó entonces el cobro de las dos últimas libranzas, que ascendían a un total de diez mil escudos, una suma que, en opinión del doctor Gaspar Berart, era suficiente para poder acabarlas, sobrando incluso dinero.<sup>42</sup> El hecho de que el superintendente Marimón, pese a la persistente crisis económica de la monarquía y la correspondiente falta de caudales para la fábrica de galeras en las atarazanas, pudiera cumplir con los plazos de entrega de las galeras, indica la existencia de una capacidad recaudatoria de la monarquía muy importante y, en concreto, en este caso, del estamento eclesiástico, a la hora de recaudar el subsidio y el excusado, por cuanto las libranzas se fueron pagando paulatinamente, aunque no con la rapidez que hubieran deseado los ministros de la monarquía. Ahogada por los elevadísimos costes de la guerra contra Francia, la monarquía todavía era capaz, en esos primeros años del conflicto, de llevar a cabo sus proyectos en materia de construcción naval, manteniendo la fábrica de galeras con producciones ejecutadas con gran celeridad hasta el estallido de la revuelta del *Corpus de Sang* en el verano de 1640.

<sup>39</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 26, *Bernardino de Marimón a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 31 de marzo de 1640.

<sup>40</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 61, *Jerónimo de Villanueva a Bernardino de Marimón*, Palacio, 3 de marzo de 1640.

<sup>41</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 26, *Bernardino de Marimón a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 31 de marzo de 1640.

<sup>42</sup> AGS, EST, leg. 3.857, f. 34, *Gaspar Berart a Jerónimo de Villanueva*, Barcelona, 26 de mayo de 1640.



## Crédito y galeras durante el reinado de Carlos II

El endeudamiento y falta de recursos de la Monarquía hispánica durante el reinado de Felipe IV y el de su sucesor, Carlos II, hizo necesaria la continuidad de recurrir al crédito que daban los banqueros y empresarios militares. Las dificultades de recaudación de las tres gracias, muchas veces ya consignadas y empeñadas para los siguientes años,<sup>43</sup> hacía muy difícil la llegada regular de dinero para la construcción de galeras en las atarazanas, por lo que eran los prestamistas de la Corona, afincados principalmente en la corte, los que adelantaban las cantidades a los tesoreros de la cruzada, mediante el envío de libranzas a sus factores o socios en Barcelona. En Cataluña, el cargo de tesorero de la cruzada estuvo durante buena parte de la primera mitad del siglo XVII en manos de la familia genovesa Judice Fiesco.

Sin embargo, a lo largo de la segunda mitad de esta centuria, en la que los banqueros nacionales adquirieron de nuevo cierta notoriedad,<sup>44</sup> el cargo recayó generalmente en hombres de negocios catalanes.<sup>45</sup> Así, tras la Guerra de los Segadores, Jaume Cortada ocupó este cargo hasta 1661, año en que José de Arizmendi se hizo con el cargo mediante un asiento. Arizmendi, a su vez, lo cedió a su socio y hombre de negocios Pedro de Aguerri, quien dio poder a Joan Guinart, hombre de negocios de Barcelona, para que la administrara. Durante el resto de la centuria, el cargo de tesorero fue ocupado siempre por catalanes:

AÑOS	NOMBRE
1654-1661	Jaume Cortada
1662-1666	Joan Guinart
1667-1672	Francisco de Montserrat
1674-1679	Josep Duran
1680-1684	Antonio de Camporrells
1685-1687	Francisco de Montserrat
1688-1698	Josep Dormer

<sup>43</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 92.

<sup>44</sup> Antonio DOMINGUEZ ORTIZ, *Política fiscal y cambio social en la España del siglo XVII* (Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1984): 55; véase también SANZ AYÁN, «El crédito de la corona»: 64-94.

<sup>45</sup> Sobre los hombres de negocios catalanes al servicio de la monarquía véase Bernat HERNANDEZ, «Sobre hombres de negocios y finanzas en la Cataluña moderna (siglos XVI-XVII)», en *Diálogos con la Historia. Ricardo García Cárcel y el oficio de historiador*, Doris MORENO y Manuel PEÑA (coords.) (Madrid: Cátedra, 2019): 106-112, y, del mismo autor, «Hombres de negocios y finanzas públicas en la Cataluña de Felipe II», en *Revista de Historia Económica*, 15 (1997): 51-86.

Con las cantidades adelantadas por los tesoreros de la cruzada, consignadas en el producto de las tres gracias, uno de los preferidos por los asentistas junto con los millones, los servicios en Cortes y las remesas de Indias,<sup>46</sup> la monarquía podía construir y mantener las galeras de la escuadra de España, abastecerlas de pertrechos, municiones, alimentos y galeotes y pagar a la marinería. En 1667, Monserrat se hizo con el cargo de tesorero de cruzada del principado de Cataluña mediante el anticipo de 98.233 escudos de plata.<sup>47</sup> Sin embargo, pese a que el dinero para la construcción de los buques de galera en las atarazanas de Barcelona provenía también de las tres gracias, su envío a Barcelona corría por vías distintas al del abastecimiento, aconcho de las galeras o provisión de galeotes. El dinero para la construcción de los buques se entregaba al pagador del ejército y presidios de Cataluña, y no a los pagadores de las galeras. Así, ni veedores, factores, contadores ni pagadores de las galeras de España intervenían en el proceso de construcción de los buques. Únicamente era el pagador del ejército y el superintendente de las atarazanas quienes, junto al virrey de Cataluña, intervenían en las finanzas del astillero. Durante buena parte de la segunda mitad del siglo XVII, el pagador del ejército y presidios de Cataluña, Juan de Gachapay y Vera, fue el encargado de recibir las libranzas de dinero enviadas desde la corte y de sufragar los costes de la construcción. Tras su muerte, fue su hijo, Juan Jerónimo de Gachapay, quien hizo lo propio a partir de 1694, tras un breve período de tiempo en que el pagador fue José de la Plaza.

Así, para la reapertura de las atarazanas en la década de 1660, tras casi veinticinco años de inactividad, Felipe IV contrató un asiento de 36.000 escudos de a 10 reales de arditas con Joan Guinart y los administradores de la casa de Pedro de Aguerri,<sup>48</sup> que comenzaría en noviembre de 1664 hasta diciembre del año siguiente. La de Aguerri fue la casa más importante de las consideradas españolas durante la segunda mitad del siglo XVII, pese a ser de origen navarro-francés.<sup>49</sup> Dicho asiento estaba consignado en el subsidio y el excusado del principado de Cataluña, a razón de 3.000 escudos al mes que Guinart debía proveer a los oficiales de las atarazanas en moneda barcelonesa. En septiembre de ese año, la hacienda real depositó en las arcas de las atarazanas mil escudos para que se pudiese iniciar la tala de árboles en el menquante de diciembre y la construcción de la primera de las tres galeras encargadas por el rey. Ese mismo mes, Joan Guinart debía entregar la primera letra de 1.500 libras barcelonesas del asiento contratado con la Corona, y otra cantidad igual a finales de año. Sin embargo, en enero de 1665 ya faltaba el dinero para proseguir con las cortas de madera y su conducción hasta las atarazanas.

Además, durante esos años se produjeron dificultades a la hora de cobrar el subsidio y el excusado: negativas por parte del clero de Lérida a contribuir a dichas

<sup>46</sup> MORALES, «Financiando la Guerra»: 124.

<sup>47</sup> Carmen SANZ AYÁN, *Los banqueros de Carlos II* (Valladolid: Universidad de Valladolid, 1989): 385.

<sup>48</sup> Los administradores eran: Francisco Solerana, Josep de Aguerri y Domingo Cerratón.

<sup>49</sup> SANZ AYÁN, *Los banqueros de Carlos II*: 378.

gracias alegando exenciones firmadas por el justicia mayor de Aragón;<sup>50</sup> el descenso de la recaudación de las tres gracias debido a la pérdida del Roselló y la Cerdanya, tras el Tratado de los Pirineos de 1659, y la ocupación territorios del principado por las fuerzas francesas afectaron a la recaudación de las rentas eclesiásticas durante las décadas, por la pérdida de fieles<sup>51</sup> y, por último, los atrasos que se le adeudaban a la ciudad de Barcelona procedentes del subsidio, desde el año 1654 hasta 1660, por servicios prestados por la ciudad al rey, y que reclamaba cobrar para destinarlos a las fortificaciones de la frontera con Francia. En el primero de los casos, pese a las órdenes del rey al clero ilerdense para que entregara sus contribuciones debidas, los tesoreros de cruzada tuvieron muchas dificultades para cobrarlo. En el segundo, ya poco se podía hacer por la pérdida de los territorios. En el último caso, gracias a la intervención del virrey de Cataluña, Vicente Gonzaga (1664-1667), la ciudad aceptó el aplazamiento del cobro de esos atrasos y permitía a Guinart recibir el producto de las tres gracias.<sup>52</sup> No se solucionaba el problema, pero se emplazaba a la ciudad a posponer su pretensión para plantearla ante el rey. En agosto de 1665, el virrey escribía a los procuradores del Estado eclesiástico en el principado para pedirles que no se retardasen en las cobranzas de las libranzas, porque si las dejaban embarazadas, estorbarían a la fábrica de galeras.<sup>53</sup>

A finales de la década de 1660, las atarazanas de Barcelona seguían construyendo galeras para la escuadra de España. Pese a que la monarquía era consciente de que resultaba más barato hacerlas en Nápoles o Génova, la monarquía decidió perpetuar la fábrica de galeras en Barcelona para no acabar con la tradición constructiva en Cataluña.<sup>54</sup> Además, durante la primera mitad del siglo XVII, todavía se creía que la calidad de los buques botados en Barcelona era superior a la de los fabricados en Génova mediante asientos, cosa que influyó en el hecho de que se apostase por la construcción naval en Barcelona. Así, en septiembre de 1665, el superintendente Juan de Marimón envió al secretario Arespacochaga un tanteo sobre lo que montaría el coste de la madera para tres nuevas galeras que se construirían en las atarazanas: 61.827 reales de plata.<sup>55</sup> En enero de 1666, a punto de acabarse ya las tres primeras galeras encargadas al astillero, se habían empleado un total de 305.046 reales de ar-

<sup>50</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Asiento contratado con Juan Guinart y los Administradores de la Casa de Aguerri para la provisión de 36.000 escudos para la fábrica de galeras*, 1664.

<sup>51</sup> En este sentido, Navarro Miralles cifró en más de 5.000 libras la cantidad que dejó de entrar en las arcas de la Corona por la pérdida del obispado de Elna, ahora ya bajo soberanía francesa; NAVARRO MIRALLES, «Subsidio de galeras y Excusado»: 26.

<sup>52</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Vicente Gonzaga a Juan Bautista de Arespacochaga*, Barcelona, 10 de julio de 1665.

<sup>53</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Vicente Gonzaga a los procuradores del estado eclesiástico*, Barcelona, 7 de agosto de 1665.

<sup>54</sup> Antonio ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima de la Monarquía. La marina de Carlos II* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2019): 172.

<sup>55</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Relación de Juan de Marimón y Juan de Goiti*, Barcelona, 26 de septiembre de 1665.

ditos.<sup>56</sup> Tres años más tarde, la monarquía pensó en destinar otros 428.400 reales para la construcción de tres galeras aunque, finalmente, entró en el negocio de la construcción de galeras el asentista Antonio Monserrat, que se comprometió a adelantar 360.000 reales de arditos, que en plata sumaban 210.526.<sup>57</sup>

El estallido de la guerra franco holandesa en 1672 y la Revuelta de Mesina de 1674 obligaron a la monarquía de Carlos II a reforzar sus fuerzas navales para hacer frente a la Francia de Luís XIV, y eso, claro está, significaba mayores costes y una mayor necesidad de dinero. En mayo de 1673, el superintendente de las atarazanas, Félix de Marimón, informaba a la reina regente de que el pagador del ejército de Cataluña, Juan de Gachapay y Vera, únicamente disponía de 22.496 reales de vellón para la construcción del buque de galera patrona de España que el rey había ordenado que se fabricase en el astillero.<sup>58</sup> Esta cantidad, claro está, era insuficiente, calculando el superintendente que faltaban unos 3.000 escudos de plata para poder concluirla. Fue el propio virrey de Cataluña, duque de Sessa (1669-1673), quien se ofreció a aportar 3.000 libras de plata del total que se le debía por el desempeño de su cargo desde noviembre del año anterior de 1672.<sup>59</sup> En 1677, la Junta de Galeras encargó la construcción de dos galeras más, por un valor total de 90.605 reales de plata cada una.<sup>60</sup>

Durante esos años, la fábrica de galeras se financió gracias a los créditos de los asentistas, que adelantaban las cantidades necesarias para poder construir los buques, situando las consignaciones en las tres gracias o en otros ingresos de la monarquía. Así, en 1674, Lorenzo Justiniani, factor de las galeras de España y «principal para la fábrica de galeras», hizo una provisión de 10.800 reales de plata sobre Francisco Ros, mercader y vecino de Barcelona, para la construcción de la nueva galera patrona de España.<sup>61</sup> Por su parte, entre ese mismo año y el siguiente, el asentista Sebastián de Oleaga prestó a la Corona más de sesenta mil reales de plata situados en la plata llegada en los galeones de Tierra Firme.<sup>62</sup> En 1675, el conde de Medellín, presidente del Consejo de Indias, ordenó la entrega al pagador Juan de Gachapay

<sup>56</sup> Alfredo CHAMORRO ESTEBAN, «Finanzas y galeras: Aspectos económicos de la construcción naval en las Reales Atarazanas de Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII», en *A la sombra de las Catedrales: Cultura, Poder y Guerra en la Edad Moderna*, Cristina Borreguero Beltrán et al. (eds.) (Burgos: Universidad de Burgos, 2021): 1.979-1.994.

<sup>57</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 172.

<sup>58</sup> ACA, C, reg. 5.941, s. f., *La reina regente al duque de Sessa*, Madrid, 30 de mayo de 1673.

<sup>59</sup> ACA, C, reg. 5.941, s. f., *El duque de Sessa a la reina regente*, Barcelona, 10 de junio de 1673.

<sup>60</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 172.

<sup>61</sup> CHAMORRO ESTEBAN, «Finanzas y galeras».

<sup>62</sup> Sebastián de Oleaga entregó tres importantes cantidades para la construcción de galeras: la primera letra de cambio de 20.800 reales de plata tiene fecha de 19 de mayo de 1674, y la correspondiente carta de pago es de 4 de junio de ese mismo año; la segunda letra, de 10.976 reales de plata, de 28 de julio de 1674, y su carta de pago, de 8 de septiembre del mismo año; por último, la tercera letra de cambio, de 32.000 reales de plata, tiene fecha de 20 de febrero de 1675, cuya carta es de 10 de marzo del mismo año: en AGS, CMC, 3EP, leg. 3.262, *Cuentas de Juan Jerónimo de Gachapay y Vera, pagador del ejército de Cataluña, 1674-1676*. Sobre Sebastián de Oleaga, véase SANZ AYÁN, *Los banqueros de Carlos II*: 400-401.

de 36.152 reales para la fábrica de galeras. Y es que el dinero procedente de las tres gracias ya no era suficiente para sustentar la construcción de galeras en las atarazanas.

Pese a que la década de 1680 fue de relativa paz para la monarquía, la construcción de galeras en las atarazanas de Barcelona continuó con cierta regularidad. En 1681, se firmó un contrato de construcción de la nueva galera capitana de España por 77.973 reales de plata.<sup>63</sup> Durante esta década, la financiación de la fábrica de galeras continuó corriendo a cargo de banqueros-asedntistas como Juan Bautista Crotta, Antonio Monserrat (ya marqués de Tamarit), Antonio Carminatti o Justiniano Justiniani. Estos asedntistas enviaban sus letras de cambio a sus correspondientes en Barcelona para que estos, a su vez, entregasen el dinero al pagador del ejército de Cataluña, Juan de Gachapay. Antonio Carminatti y Justiniano Justiniani trabajaron sobre todo con la compañía formada por Jaume Texedor y Antoni Bastero. Por su parte, Juan Bautista Crotta hizo lo propio con la compañía de Francisco Antic y Joaquín Mascaró. Según las cuentas registradas por el pagador Juan de Gachapay, reflejadas en la siguiente tabla, entre 1680 y 1687, la fábrica de galeras recibió de estos banqueros-asedntistas 318.096 reales de plata para la construcción de buques.<sup>64</sup>

FECHA LETRA DE CAMBIO	FECHA CARTA DE PAGO	CANTIDAD (REALES DE PLATA)	ASENTISTA O REMITENTE	RECEPTOR EN BARCELONA	CONCEPTO
18-5-1680	5-6-1680	11.000	Antonio Carminati	Jaime Texedor y P. Antoni Bastero	Fábrica de 2 galeras (patrona y sencilla)
—	15-09-1680	14.254	—	Josep Duran	Fábrica de las 2 galeras
23-5-1681	8-6-1680	17.227	Juan Bautista Crotta	Josep Duran	Fábrica de las 2 galeras
—	15-11-1681	3.800	Marqués de Tamarit	Antonio de Camporrells	Varo de las 2 galeras
—	4-3-1682	24.436	—	Juan Bautista Fiesco	Corta de madera para galera capitana
20-6-1682	3-7-1682	7.600	Juan Bautista Crotta	Francisco Antic y Cia.	Sueldo de los oficiales de las atarazanas

<sup>63</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 172.

<sup>64</sup> AGS, CMC, 3EP, leg. 3.121, *Cuentas de Juan de Gachapay y Vera, pagador del ejército y los presidios de Cataluña, 1679-1688*.



8-8-1682	21-8-1682	23.273	Juan Bautista Crotta	Francesc Antic Mascaró y Cia.	Construcción buque de galera capitana
17-7-1683	7-8-1683	58.273	Justiniano Justiniani	Jaime Texedor y P. Antonio Bastero	Construcción de 2 galeras sencillas
11-3-1684	7-4-1684	40.000	Justiniano Justiniani	Jaime Texedor y P. Antonio Bastero	Construcción de 2 galeras sencilla
—	28-5-1684	56.122	Justiniano Justiniani	Jaime Texedor y P. Antonio Bastero	Acabar las 2 galeras sencillas
—	23-11-1684	3.200	—	Marqués de Tamarit	Dorado de la galera capitana
13-1-1685	22-1-1685	3.493	Justiniano Justiniani	Jaime Texedor y P. Antonio Bastero	Corta de maderas para fábrica de galeras
7-7-1685	16-8-1685	15.418	Antonio de Camporrells	Marqués de Tamarit	Gastos de fábrica de galeras
—	21-10-1685	6.400	Clemente González de Lanzas	Josep Mir	Fábrica de galeras
22-12-1685	6-1-1686	25.600	Josep Mir	Salvador Feliu	Construcción de galera patrona
23-2-1686	9-3-1686	8.000	Juan Bautista Crotta	Josep Duran	Pago de los oficiales de las atarazanas
10-8-1686	5-9-1686	8.000	Antonio Carminati	Jaime Texedor y P. Antonio Bastero	Reparo de la galera patrona que se fabrica
30-4-1687	19-5-1687	15.712	Antonio Carminati	Jaime Texedor y P. Antonio Bastero	Fábrica de galeras
23-5-1687	5-7-1687	8.088	Antonio Carminati	Jaime Texedor y P. Antonio Bastero	Para finalizar la galera patrona
1-11-1687	14-11-1687	1.600	Viceni y Vargilli	Francisco Antic y Joaquin Mascaró	Socorro a los oficiales de las atarazanas

1-11-1687	14-11-1687	6.400	José y Juan Bautista Rubin	Feu y Pedret	Socorro a los oficiales de las atarazanas
1-11-1687	14-11-1687	16.000	José y Juan Bautista Rubin	Juan Maymó	Concluir y echar al agua la galera patrona

La Guerra de los Nueve Años (1668-1697), volvía a involucrar a la Monarquía en un conflicto bélico con Francia, hizo necesario el mantenimiento de la escuadra de galeras de España en buen estado, cosa que resultó bastante difícil por la delicada situación política, militar y financiera. En 1690, Alexos Llnell, entretenido en la fábrica de galeras, se comprometió a construir una galera sencilla por 88.000 reales de arditos, es decir, 51.461 reales de plata;<sup>65</sup> eso sí, la Corona ponía todos los materiales. En 1692 la Junta de Galeras encargó una revisión de las cuentas del astillero ya que se adeudaban algunas cantidades del breve tiempo en que Fernando de Araque lo dirigió. Satisfechas ya las cantidades adeudadas, la Junta de Galeras ordenó la construcción de un nuevo buque de galera sencilla, ya que quedaban en sus arcas 45.137 reales que, junto a los 17.850 reales de plata que todavía tenía Juan de Gachapay y Vera en su poder, eran suficientes para acabar de conducir la madera a las atarazanas y emprender la construcción de la galera, que se daría por asiento.<sup>66</sup>

En agosto de 1693, José de Marimón informó a Gonzalo Fernández de Córdoba que el coste de la madera para dos buques (uno para galera capitana y otro para sencilla) ascendía a 62.660 reales plata doble. La cantidad era más elevada, ya que, si bien el coste de la madera para la galera sencilla era de 26.854 reales de plata, similar al de anteriores ocasiones, el de la madera para capitana importaba un tercio más, alcanzando un total de 35.866 reales de plata.<sup>67</sup> Don Gonzalo ya les había adelantado 1.000 pesos para que iniciasen las talas de los árboles. A mediados de septiembre de ese año, Marimón se lamentaba al comisario de cruzada de que para el buque que se había comenzado en las atarazanas eran necesarios 36.680 reales de plata, mientras que para la corta de madera para los dos buques de capitana y sencilla eran necesarios otros 62.660, y, sin embargo, tan solo había recibido 1.500 pesos, por lo que «es preciso se remita una porción considerable porque de otra manera se perdería la madera en los montes».<sup>68</sup> Sin dinero, poco se podría avanzar en la construcción de gale-

<sup>65</sup> ESPINO LÓPEZ, *La frontera marítima*: 173.

<sup>66</sup> AMNM, ms. 2.344, Llibre ahont se copiaran, ff. 17-18, *José de Marimón a García de Bustamante*, Barcelona, 20 de junio de 1693.

<sup>67</sup> AMNM, ms. 2.344, Llibre ahont se copiaran, f. 22, *José de Marimón a García de Bustamante*, Barcelona, 15 de agosto de 1693, y f. 84, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 15 de agosto de 1693.

<sup>68</sup> AMNM, ms. 2.344, Llibre ahont se copiaran, f. 87, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 12 de septiembre de 1693.

ras. Por eso, Gonzalo Fernández de Córdoba mandó al arcediano Diego Dormer, subdelegado de la cruzada en el principado, que enviase al superintendente Marimón 1.000 doblones con toda la puntualidad posible.<sup>69</sup> Dormer envió a Marimón una primera suma de 400 doblones y luego le envió dos más de 250 doblones, más una cuarta de 100 doblones, que completaban la cantidad establecida por el comisario de cruzada. Ciertamente, el dinero llegó con rapidez, ya que, en cuestión de quince días, Marimón dispuso de los 1.000 doblones para poder continuar con el desbroce y conducción de la madera hasta las atarazanas.

En octubre de ese mismo año de 1693, se suspendió la construcción de la galera capitana, ya que la que estaba en activo en esos momentos todavía estaba en buen estado y podría aguantar una campaña más. Por eso, Marimón calculó que el coste que tendría la manufactura de los dos buques, ahora ya ambos para galera sencilla, y que sería de 51.200 reales de plata, que correspondían, según decía, a 88.000 reales de ardites.<sup>70</sup> La falta de dinero era acuciante. Los ministros de la monarquía continuaron luchando para que la ciudad de Barcelona cediese el tercio del producto del subsidio y el escusado que le pertenecía para, así, poder conseguir dinero para destinarlo a la fábrica de galeras.<sup>71</sup> Sin embargo, como era de esperar, las autoridades municipales de Barcelona no lo aceptarían fácilmente. Al mismo tiempo, Marimón insistía al comisario general de cruzada de que no había dinero: «Hoy se ha vuelto a trabajar al buque de galera sencilla que se empezó por el mes de agosto, ya sabe V.S. no hay dinero y así se servirá V.S. de buscar forma para enviar una porción con que poderse continuar, que con esta confianza procurare el que no se pierda tiempo para que no dudo el desempeño».<sup>72</sup>

A finales de 1694, Gonzalo Fernández de Córdoba pidió a Marimón que le enviase una relación del dinero que quedaba en poder del pagador general de ejército del principado, Juan de Gachapay. Marimón le informó de que el pagador disponía de 600 doblones: 100 doblones los tenía en efectivo, mientras que los otros 500 doblones lo tenían que cobrar de las letras de Antonio Barrios, que se había comprometido a hacerlas efectivas, como muy tarde, en Navidad.<sup>73</sup> De estos 600 doblones, la mitad se tenían que emplear para costear la madera necesaria para hacer la botadura de la galera capitana y adquirir algunas maderas de nogal y álamo para la popa. El resto,

<sup>69</sup> AMNM, ms. 2.344, Llibre ahont se copiaran, f. 88, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 26 de septiembre de 1693.

<sup>70</sup> AMNM, ms. 2.344, Llibre ahont se copiaran, f. 91, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 24 de octubre de 1693.

<sup>71</sup> «Los despachos de S. Magd. y de V.S. que se sirvió remitirme para que los pusiese en manos del duque de Medina Sidonia para que esta Ciudad entregue la tercera parte del producto del subsidio y excusado procurare recobrarlos y discurrir si se puede dar providencia a la materia de que dare aviso a V.S.», AMNM, ms. 2.344, Llibre ahont se copiaran, f. 92, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 24 de diciembre de 1693.

<sup>72</sup> AMNM, ms. 2.344, Llibre ahont se copiaran, f. 93, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, 9 de enero de 1694.

<sup>73</sup> AMNM, ms. 2.344, Llibre ahont se copiaran, f. 103, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 27 de noviembre de 1694.

proponía el superintendente Marimón que se emplease en pagar a la maestranza del astillero, especialmente, a los oficiales. Por otro lado, el tesorero de cruzada Dormer disponía de otros 300 doblones y se le había enviado una letra de otros 200 doblones. Según calculó Marimón, el coste total de la galera capitana, entre los materiales y la manufactura, era de 1.644 doblones, escultura aparte. Por eso, dado que en total se disponía de 1.000 doblones, faltaban los 644 doblones para cubrir los gastos de su construcción.<sup>74</sup>

Sin embargo, la llegada del dinero se retrasaba frecuentemente por falta de las cartas de pago. Aquí residía un problema de entendimiento entre el tesorero de la cruzada, el pagador del ejército y los empresarios que daban el dinero a crédito, como Antonio de Barrios o Pedro Dufraysí. En la siguiente tabla se puede observar el mayor período de tiempo que hay entre la firma de la letra de cambio y la llegada de la carta de pago en relación con años anteriores:<sup>75</sup>

FECHA LETRA DE CAMBIO	FECHA CARTA DE PAGO	CANTIDAD (REALES DE PLATA)	ASENTISTA O REMITENTE	RECEPTOR EN BARCELONA	CONCEPTO
—	5-2-1694	29.694	—	Josep de la Plaza	Residuo del caudal dejado por el pagador del ejército de Cataluña José de la Plaza
30-1-1694	16-7-1694	64.000	Antonio de Barrios	Juan Maymó	Fábrica de galeras
26-10-1694	22-11-1694	9.600	Pedro José de la Viña	Jaime Texedor y P. Antonio Bastero	Fábrica de galera capitana
28-12-1694	16-1-1695	3.200	Pedro Dufraysí	Francisco J. Antic	Fábrica de galeras
28-12-1694	16-1-1695	3.200	Pedro Dufraysí	Jaime Texedor y P. Antonio Bastero	Fábrica de galeras
11-1-1695	5-3-1695	9.600	Pedro Dufraysí	Francisco J. Antic	Fábrica de galeras
8-3-1695	28-3-1695	6.400	Pedro Dufraysí	Marqués de la Torrecilla	Fábrica de 2 galeras
16-7-1695	6-10-1695	22.400	Vicen Cantucho y Pedro Antia	Francisco y Joaquin Mascaró	Fábrica de galeras

<sup>74</sup> AMNM, ms. 2.344, Llibre ahont se copiaran, f. 108, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 16 de enero de 1695.

<sup>75</sup> AGS, TMC, leg. 3.545, *Cuentas de Juan Jerónimo de Gachapay y Vera*.

21-4-1696	8-5-1696	3.200	Marqués de Tamarit	Jaime Texedor y P. Antonio Bastero	Fábrica de galeras
9-6-1696	2-7-1696	3.200	Marqués de Tamarit	Jaime Texedor	Escultura y dorado de la galera capitana
—	1-9-1696	30.790	—	Jaime Texedor	Satisfacer el dorado y escultura de la galera capitana

Así lo explicaba José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba:

En cuanto a lo que se queja Dormer de lo que se le retardan las cartas de pago y extraña V.S. que quien recibe dinero escasee papeles sobre que no se atreve a discutir, lo fundamente pero no obstante se sirve V.S. prevenirme que a todos no esta bien el correr con claridad en las dependencias de maravedíes que manejamos y que sea medio para conseguirla el que no entregue las letras sin cobrar primero las cartas de pago a que debo decir a V.S. que las cartas de pago no se entregan hasta que el mercader entrega el dinero y que el retardarse muchas veces es por no entregarle con la puntualidad que deben y asegurase V.S. que al mismo tiempo que entregan el dinero se les da sus cartas de pago que los hombres de negocio saben hacerle en todo y no se exponen a perder sus caudales y hasta ahora no a habido alguno que se me haya quejado de que el pagador general se haya escusado dársele antes al revés de que tomase paciencia en querer cobrar en particular las letras de dos mil doblones de D. Antonio Barrios que aún faltan entregarse 250 doblones que han ofrecido entregarlos con brevedad y me avisa el arcediano que le falta la carta de pago los 400 doblones ha entregado D. Joseph Antic y me consta se la ha dado el pagador general y si no las ha remitido no es culpa del pagador y otra de 200 doblones que ha de entregar al marques de la Torrecilla que no creo por ahora los haya entregado.<sup>76</sup>

De estas palabras se deduce cierta desconfianza por parte del superintendente Marimón del tesorero de cruzada, el arcediano Josep Dormer, y un mayor entendimiento con el pagador general del ejército, Juan de Gachapay. Lo cierto es que estos desajustes y falta de entendimiento repercutían negativamente en la llegada del dinero a las atarazanas y, por consiguiente, en la fábrica de los buques.

La ocupación de Barcelona por las tropas francesas en 1697 paralizó la actividad de las atarazanas. Devuelta la ciudad a Carlos II, gracias al Tratado de Ryswick, en 1698, enseguida se encargó a la construcción de dos o tres galeras en las atarazanas. Actividad que continuó hasta el estallido de la Guerra de Sucesión en 1702.

<sup>76</sup> AMNM, ms. 2344, Llibre ahont se copiaran, f. 110, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 26 de marzo de 1695.





***Plan de la ville de Barcelone prise par Monsieur de Vendome le 5e Juin 1697. En la vista están representadas las Atarazanas de Barcelona en planta, en su situación correcta respecto al plano de la ciudad, y también con una vista en perspectiva del edificio algo desplazadas de su emplazamiento. (Museu Marítim de Barcelona).***

## La financiación del astillero durante el reinado de Felipe V

Una vez acabada la Guerra y de Sucesión, Felipe V se lanzó a una política de rearmamento, tanto terrestre como marítimo, para poder llevar a cabo su política de recuperación de los territorios italianos perdidos tras el Tratado de Utrecht. Esto repercutió directamente en la apertura, al poco de acabarse la guerra, de las atarazanas de Barcelona. Una vez abierto el astillero, el rey encargó la construcción de dos buques de galera sencillos. El superintendente José de Marimón informó al secretario Francisco Ramírez de que el coste de la madera era de unos 26.328 reales de plata doble, por lo que, al haberse encargado dos buques, el coste de la madera para ambos sería de 52.656 reales de plata doble. Entonces, el presidente del Consejo de Cruzada, Gil de Taboada, ordenó a Marimón que consiguiese llevar a Barcelona 60.000 reales de plata antigua que tenía en su poder Juan Antonio de San Juan, en la ciudad de Zaragoza, para cubrir la cantidad necesaria para iniciar los cortes de madera. Además, debían sacarlo del reino aragonés sin pagar ningún interés por ello. Para poder llevar el dinero, el superintendente aseguró al secretario Ramírez que había enviado a buscar

diferentes hombres de negocio, pero que «habiendoles propuesto si querían tomar dinero en Zaragoza y darlo en esta Ciudad, me han dicho que ellos tenían efectos en dicha Ciudad y Reino de Aragon y que no hallan forma para poderlo sacar y que por el presente a ningún interés lo tomarían».<sup>77</sup> Y es que este fue uno de los problemas que tuvo Felipe V a inicios del reinado: la falta de hombres de negocios interesados en prestar dinero a la monarquía, lo que le obligó a optar por la administración directa.<sup>78</sup>

José de Marimón continuó con su búsqueda de hombres de negocio dispuestos a traer el dinero desde Zaragoza a Barcelona, con el mismo mal resultado, pues, como explicaba a Ramírez: «he continuado las diligencias con los hombres de negocios y me han asegurado que el proveedor de los granos, que se halla en esta Ciudad, quien tenía caudales en la de Zaragoza, con gran trabajo halló el que le diesen en esta Ciudad 2.000 doblones pagando nueve por ciento, con que por medio de letras no es practicable el tenerle sin pagar un interés excesivo».<sup>79</sup> Proseguía el superintendente diciendo que no tenía persona en Zaragoza que llevase el dinero a Barcelona, y que si lo tuviese que enviar desde Barcelona hasta la ciudad del Ebro, sería con mucho gasto. Por eso, proponía a Ramírez que ordenase que se remitiese el dinero en oro, por un correo, porque esta sería la forma menos costosa.

A mediados de agosto de ese año, el secretario Ramírez ordenó a Juan Antonio de San Juan que librase a favor de José de Marimón una letra de 26.000 reales de plata doble, con unos intereses moderados del 4 o 5%, para iniciar la tala de los árboles y corta de la madera.<sup>80</sup> Tras un primer envío de 14.400 reales de plata doble, San Juan envió dos letras más, de 11.600 y 4.800 reales de plata doble para completar los 26.000 reales necesarios para iniciar las cortas de madera.<sup>81</sup> A inicios de octubre, San Juan ya había enviado a Marimón 45.200 reales de plata doble, con lo que apenas faltaban 7.000 reales para completar los 52.000 reales que costaba la corta de la madera.

Sin embargo, uno de los problemas habituales con que se encontraba la administración a la hora de enviar dinero a Cataluña era el referente al tipo de moneda a enviar, si el vellón o la plata. En octubre de 1715, José de Marimón explicó al secretario Juan Antonio Ramírez «la poca cuenta que produce vayan las letras pagables en moneda corriente sino en plata, y que a este fin tenía V.S. [José de Marimón] facilidad de poder recibir en esa Ciudad en plata y librar contra San Juan en vellón con el daño de 4%».<sup>82</sup> A Ramírez le pareció bien la propuesta del superintendente Marimón, permitiéndole que librase «en esta conformidad sobre Juan Antonio de San Juan hasta 120.000 reales sobre los que tiene remitidos con tal que el daño de la conducción no

<sup>77</sup> AMNM, caja 871/2, José de Marimón a Francisco Antonio Ramírez, Barcelona, 20 de julio de 1715.

<sup>78</sup> Anne DUBET, «Comprender las reformas de la hacienda a principios del siglo XVIII: la buena administración según el marqués de Campoflorido», *Revista HMiC: història moderna i contemporània*, 10 (2012): 29.

<sup>79</sup> AMNM, caja 871/3, José de Marimón a Francisco Antonio Ramírez, Barcelona, 10 de agosto de 1715.

<sup>80</sup> AMNM, caja 871/3, Francisco Antonio Ramírez a José de Marimón, Madrid, 17 de agosto de 1715.

<sup>81</sup> AMNM, caja 871/3, Juan Antonio Ramírez a José de Marimón, Madrid, 28 de septiembre de 1715.

<sup>82</sup> AMNM, caja 871/3, Francisco Antonio Ramírez a José de Marimón, Madrid, 12 de octubre de 1715.

exceda de 3%», pero dejaba a su arbitrio el discurrir si era más rentable librar la expresada cantidad en moneda corriente contra San Juan y con el daño del 3% o que dicho San Juan remitiese a Marimón las letras de su importe, pagaderas en moneda corriente con el mismo daño.

En 1725, el nuevo superintendente de las atarazanas, Juan Antonio de Marimón, escribió al obispo inquisidor general y comisario general de cruzada diciéndole que necesitaba, para «el herraje, pernería, materiales, manufactura, dorado y pintado» de dos buques que se iban a construir en las atarazanas, 178.942 reales de ardites, lo que en moneda de vellón correspondía a 191.722 reales.<sup>83</sup> A lo que el obispo inquisidor respondió que haría las providencias necesarias para que el dinero se enviase lo antes posible.<sup>84</sup> Asimismo, en octubre de 1727, el superintendente Marimón calculaba que el coste que tendría el corte y conducción hasta las atarazanas de la madera necesaria para dos buques sería de 132.068 reales de ardites, por lo que urgía al obispo inquisidor general a que enviase el dinero para poder iniciar estos trabajos.<sup>85</sup> A finales de ese mismo mes, Marimón recibió en sus manos la libranza de los 132.000 reales.<sup>86</sup>

Por otro lado, tras la guerra había cierto desconocimiento del funcionamiento de las cosas, como era dónde y cómo se custodiaban los caudales destinados a la fábrica de galeras. En este sentido, José de Marimón informó al secretario Francisco Ramírez que, en ese momento, el dinero para la construcción de galeras estaba en poder del pagador del ejército, que a partir del reinado de Felipe V pasó a llamarse tesorero general del ejército. Consecuencia esta de la creación, en 1703, de la tesorería mayor, encargada de la gestión de las finanzas.<sup>87</sup> El dinero estaba en un arca, cuyas tres llaves poseían el propio pagador o tesorero, el contador y el superintendente Marimón.<sup>88</sup> Todo ello con la intención de que no se mezclasen los caudales de la fábrica de galeras con otros del rey, ni tan siquiera con los provenientes de la cruzada, de los que procedían, a su vez, los de dicha fábrica. Es decir, continuaban vigentes las órdenes que Felipe III dio a inicios de su reinado de que los caudales provenientes de las tres gracias no se mezclasen con el resto de caudales que controlaba la Hacienda Real. Normalmente, estos caudales se guardaban en un arca situada en el palacio del virrey, cuyas llaves poseían el propio virrey, el veedor y el pagador general del ejército de Cataluña.

<sup>83</sup> AMNM, caja 871/34, *Juan Antonio de Marimón al obispo Inquisidor General*, Barcelona, 14 de septiembre de 1725.

<sup>84</sup> AMNM, caja 871/35, *el obispo inquisidor general a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 22 de septiembre de 1725.

<sup>85</sup> AMNM, caja 871/40, *Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general*, Barcelona, 11 de octubre de 1727.

<sup>86</sup> AMNM, caja 871/40, *Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general*, Barcelona, 1 de noviembre de 1727.

<sup>87</sup> Sobre la Tesorería Mayor, véase Anne DUBET, «¿Tesorería Mayor o Tesorería General? El control contable en los años 1720: una historia conflictiva», *De Computis: Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 7, 13 (2010): 95-132.

<sup>88</sup> AMNM, caja 871/2, *José de Marimón a Francisco Antonio Ramírez*, Barcelona, 20 de julio de 1715.

En cuanto a la forma de entregar el dinero al superintendente, Marimón lo exponía de la siguiente forma:

Por haberse mudado la forma que había antes, me pareció proponer a V.S. que de los caudales que se recogen en esta provincia y que paran en manos del tesorero nombrado por V.S. que hay en esta provincia y que esta a la orden de V.S. podría enviarle V.S. orden o libranza a mi favor de la cantidad o cantidades que se reconocieren ser necesarias para que las pagase así que se fuese distribuyendo con libranza mia, tomando la razón el contador quien le había de hacer cargo de lo que V.S. le mandaria tuviese a mi disposición; pues con esto quedaban estos efectos separados de otras oficinas y solo en dependientes de V.S. y se seguirá la conveniencia a la Real Hacienda no teniendo de pagar intereses; pues enviándose de otras partes en todos tiempos será preciso que V.S. le pague, por lo menos rara vez considero le hallara V.S. sin interés.<sup>89</sup>

Durante buena parte del reinado de Felipe V, Segismundo Milans fue el tesorero de la cruzada de Barcelona. Por lo tanto, a él remitió Juan Antonio de San Juan las letras, por orden del secretario Ramírez, y él fue el encargado de administrar los caudales de la fábrica de galeras. Así se lo comunicaba, en 1723, Juan Antonio de Marimón, al secretario Ramírez: «Todo el dinero que V.S. se sirva enviar para la fábrica de galeras podrá V.S. mandar se remita a Don Segismundo Milans para que lo tenga a mi disposición, como se hizo en tiempo de mi padre».<sup>90</sup>

Sin embargo, en 1730, Milans ya estaba cansado de ejercer el cargo y de que en él cayese la gran responsabilidad de administrar los caudales de la construcción de galeras. Así lo explicaba el obispo inquisidor general a Juan Antonio de Marimón:

Habiéndome manifestado Don Segismundo Milans que las grandes y fatigosas ocupaciones de su Casa le impiden el continuar en el recibo de los caudales que de algunos años a esta parte se le han entregado del producto de Cruzada para los gastos de la fábrica de galeras y otros concernientes a obras y reparos de las Reales Atarazanas desta Ciudad, y su distribución por menor, pidiéndome le exonere desta encomienda, se hace preciso elegir persona de toda confianza en cuyo poder se pongan los caudales que en adelante se ofrecieren remitir para los referidos gastos; Y respecto de carecer de conocimiento de sujeto proporcionado para este encargo en esa Ciudad, espero me avise V.S. el que le pareciere de su mayor satisfacción y la gratificación que considerare proporcionada, en inteligencia de que la que se le ha abonado al dicho don Segismundo Milans en su primera cuenta ha sido de uno por ciento sobre el caudal distribuido.<sup>91</sup>

Informado Marimón sobre el asunto, emprendió la búsqueda de posibles candidatos para suplir en el puesto a Milans, al que consideraba el más acreditado hombre de negocios de Barcelona. Además, claro está, estos debían ser afines a la dinastía y no

<sup>89</sup> AMNM, caja 871/2, *José de Marimón*.

<sup>90</sup> AMNM, caja 871/15, *Juan Antonio de Marimón a Francisco Antonio Ramírez*, Barcelona, 9 de enero de 1723.

<sup>91</sup> AMNM, caja 871/42, *El obispo inquisidor general a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 25 de noviembre de 1730.



tener un pasado austriacista. Sin embargo, como ya le pasó a su padre en 1715 con los caudales que estaban en Zaragoza, tampoco a Juan Antonio de Marimón le resultaría fácil encontrar a la persona adecuada para el puesto. Según afirmaba, ni los Mata ni los Durán, los de mayor prestigio junto con Milans, querrían «entrar en este encargo por serles según sus ocupaciones de poco útil y que han de atender muchos ratos para satisfacer los libramientos que se dan a las partes, debiendo llevar una cuenta separada de lo que van distribuyendo y recayendo en otros que tomaran sin reparo este caudal».<sup>92</sup> En definitivas cuentas, demasiado trabajo para tan poco beneficio. Además, durante esos años, había mucha inseguridad financiera, y pocos se atrevían a entrar en negocios monetarios, pues «al estado presente nadie quiere entrar por fiador del otro por su notable desconfianza con que viven por los casos que han sucedido a hombres que los acreditados les tronquen los caudales, teniéndolos por los más justificados en su manejo».<sup>93</sup>

Entonces, el hijo de Segismundo Milans habló por su padre asegurando que si el rey tuviese a bien darle despacho con el oficio de tesorero de la fábrica de galeras, aunque fuese con un sueldo medio, lo aceptaría gustoso para poder decir que tenía la honra de poder servir al soberano con este empleo. Sin duda, Milans quería una recompensa en forma de merced que reconociese su labor durante tantos años al frente de la tesorería de cruzada. Sin embargo, el rey se negó a crear un nuevo título, por lo que la decisión de Milans de dejar de ejercer de tesorero de los caudales parecía firme. Dado que el superintendente no encontraba a nadie para sustituirle, el obispo inquisidor general planteó a Marimón la posibilidad de que se guardasen los caudales en un arca que se depositaría en algún lugar de las atarazanas adecuado para ello, y que las tres llaves las tuviesen el propio Marimón, el contador y el mayordomo, que se encargaría de la distribución del dinero, señalándole por ello el 1% que se le abonaba a Milans por realizar este trabajo.<sup>94</sup> Sin embargo, todavía en agosto, vemos a Segismundo Milans recibiendo caudales para la fábrica de las galeras, en concreto, una letra por valor de 50.000 reales de vellón para comenzar la construcción de un buque de falúa para la galera capitana. Y es que, según explicaba el obispo inquisidor, exoneraría del cargo a Milans cuando se acabasen de construir los dos buques que estaban en ese momento en astillero.<sup>95</sup>

En cuanto a la propuesta del obispo inquisidor de colocar un arca en las atarazanas para los caudales, tanto el superintendente Marimón como el contador Melchor del Pozo eran contrarios a ella. En primer lugar, porque decían que no había lugar o paraje adecuado en el edificio para custodiar los caudales. En segundo lugar, por tener que fiar al mayordomo el abrir el arca de los caudales cada vez que tuviese que distribuirlos y satisfacer las libranzas. A este respecto, opinaban que era obligado que el

<sup>92</sup> AMNM, caja 871/42, *Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general*, Barcelona, 21 de abril de 1731.

<sup>93</sup> AMNM, caja 871/42, *Juan Antonio*.

<sup>94</sup> AMNM, caja 871/46, *El obispo inquisidor general a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 14 de julio de 1731.

<sup>95</sup> AMNM, caja 871/50, *El obispo inquisidor general a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 18 de agosto de 1731.



mayordomo dejase fianzas para asegurarse de su buen hacer. En tercer lugar, por haber oído Marimón a su padre decir que «en una ocasión pusieron el caudal de fábrica en un arca con tres llaves en paraje de las atarazanas que les pareció el más seguro y que la abrieron a tiempo que no se pudieran llevar mucho porque se había empleado lo más y al presente no hay la oportunidad que entones por tenerlo ocupado los de la artillería». El obispo encargó al contador Pozo que hiciese la cuenta de Segismundo Milans para que pudiese dejar su oficio; sin embargo, realizar esta tarea resultaba largo y tedioso, por lo que Marimón solicitó para el contador un amanuense que le facilitase el trabajo, como tuvo su antecesor en el cargo, Antonio Montoya. Con esta ayuda, Melchor del Pozo podría finiquitar lo antes posible a Segismundo Milans.<sup>96</sup>

Al fin, en octubre de ese mismo año, el superintendente Marimón encontró al esperado hombre de negocios que supliese a Segismundo Milans. Su nombre era Francisco Roig, a quien Marimón definió como «sujeto de toda satisfacción y seguridad».<sup>97</sup> No obstante, Roig decía que le parecía poco un 1% y pedía un 1,5%, aunque aceptaría que finalmente fuese el primer interés. Eso sí, Marimón expresó la conveniencia de que se le tomase cuenta en cada construcción de galeras y no al final de su oficio, como era costumbre durante el ejercicio de Milans. En este punto, el obispo inquisidor general estuvo totalmente de acuerdo con el superintendente de las atarazanas.<sup>98</sup> Marimón explicó al obispo general el contenido que debía tener la escritura firmada con Francisco Roig, por la que:

se obligara a tener los caudales de la Real fábrica de galeras que V.E. se sirve poner a su cuidado y a mi disposición, para distribuirlos y satisfacer los gastos que se ofrecerán de fábrica y otras dependencias a ella, siempre que se libren con intervención del contador de la Real fábrica y demás requisitos, para que se le abonen dándole el uno por ciento de las que distribuyere (según se ha practicado con Don Segismundo Milans) tomándole la cuenta al fin de cada construcción en esta contaduría; expidiéndole el finiquito y que en caso de prevenir durante el tiempo de cuenta pendiente no se le habían de embargar sus bienes sino saldar de ellos lo que estuviere descubierto.<sup>99</sup>

En su misiva al obispo inquisidor, Marimón advertía también de que Milans acostumbraba a realizar los libramientos a las partes en doblones, mientras que los empresarios que contrataban la manufactura de los buques tenían que pagar a la maestranza en plata. Sin embargo, el varo de las galeras corría por cuenta del rey y de caudales distintos a los de la fábrica de galeras, por lo que Milans se negaba a pagar a los que participaban en ellos en plata. Por eso, Marimón era del parecer

<sup>96</sup> AMNM, caja 871/52, *Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general*, Barcelona, 22 de septiembre de 1731.

<sup>97</sup> AMNM, caja 871/53, *Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general*, Barcelona, 6 de octubre de 1731.

<sup>98</sup> AMNM, caja 871/55, *El obispo inquisidor general a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 20 de octubre de 1731.

<sup>99</sup> AMNM, caja 871/55, *Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general*, Barcelona, 10 de noviembre de 1731.

que, «cuando se remite dinero para los gastos de fábrica fuese porción en plata y que se expresase en la obligación que se hará Francisco Roig debe satisfacer a las partes con la misma moneda que le entrare y cuando no, se podría verse con dicho Roig que todo lo que se librara para gastos de varo y otros que se pueden ofrecer en las Atarazanas por cuenta de S. M. la satisfacción de jornales diarios, quiere entregar plata con medio por ciento a más de uno».<sup>100</sup> Marimón solicitaba que se rebajase el interés por pagar en plata.

En este sentido, el obispo inquisidor contestó a Marimón que no estaba en sus manos poder decidir sobre ello, «por ser solo de la obligación del estado eclesiástico de esa provincia y del tesorero general de Cruzada satisfacer sus contingentes en moneda provincial y en su consecuencia de la de Milans y Roig pagar en la especie que respectivamente recibieren los caudales; siendo reparable excusen los interesados admitir sus pagos en oro cuando ofreciéndose las compras algún género se les deberá cambiar moneda de plata o provincial por el vendedor».<sup>101</sup> Efectivamente, los pagos en oro limitaban mucho la acción de los cobradores, ya que el oro no era una moneda habitual y estaba casi fuera de curso. Por lo tanto, les costaba mucho cambiar esas monedas de oro por las de plata o vellón.

Inesperadamente, a finales de diciembre de ese año, Segismundo Milans cambió de opinión y solicitó al rey poder seguir ejerciendo el puesto de tesorero y que se le librasen los caudales de la fábrica de galeras. El rey contestó que aceptaba su petición. No obstante, en caso de que ya se hubiera firmado la obligación de Francisco Roig, sería injusto deshacerlo. Además, ya se habían despachado dos letras a su nombre para iniciar las cortas de madera para los nuevos buques.<sup>102</sup> Por lo tanto, todo quedaba a la espera de la resolución final del rey. Por el momento, la letra de 80.000 reales de plata doble antigua que se había enviado a Francisco Roig quedó en manos de Marimón, a la espera de la decisión real.<sup>103</sup> El obispo inquisidor mandó anular dicha letra y se emitió de nuevo a favor de Segismundo Milans. Aunque la contrata hecha con Francisco Roig no estaba firmada, sí que estaba ejecutado el convenio, «y con tanta fuerza como si estuviese firmada». Finalmente, se impuso la opción de Francisco Roig. Así, en febrero de 1732, el obispo inquisidor recibió la escritura de obligación de Roig, firmada, y la pasó a la contaduría de la cruzada.<sup>104</sup> Roig se encargó de la recepción y distribución de los caudales destinados para la fábrica de galeras hasta el cierre del astillero.

<sup>100</sup> AMNM, caja 871/55, *Juan Antonio de Marimón*.

<sup>101</sup> AMNM, caja 871/55, *El obispo inquisidor general a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 8 de diciembre de 1731.

<sup>102</sup> AMNM, caja 871/55, *El obispo inquisidor general s Segismundo Milans*, Madrid, 29 de diciembre de 1731.

<sup>103</sup> AMNM, caja 871/55, *Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general*, Barcelona, 5 de enero de 1732.

<sup>104</sup> AMNM, caja 871/63, *El obispo inquisidor general a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 9 de febrero de 1732.

Durante ese año de 1732 y el siguiente, se trabajó en las atarazanas en la construcción de un buque de galera capitana, lo que aumentó el gasto debido su mayor tamaño y mayor elaboración y lujo de la embarcación. En septiembre de 1732, el obispo inquisidor general envió a Juan Antonio de Marimón una letra de 160.000 reales de plata doble antigua para los materiales de construcción y dorado del buque.<sup>105</sup> Además, en enero del año siguiente, le volvió a enviar otra letra de 114.285 reales de plata antigua, que componían en total 20.000 libras que Marimón le había pedido para poder acabar la galera capitana y otra sencilla que también se estaba construyendo en el astillero.<sup>106</sup> En noviembre de 1735, el obispo de Málaga, y nuevo comisario general de cruzada, dispuso 250.000 reales para la corta de maderas para dos galeras sencillas y su conducción a las atarazanas.<sup>107</sup> Por otro lado, en 1741, el superintendente de las atarazanas, Juan Antonio de Marimón, conde de la Revilla, informó al cardenal de Molina, comisario general de cruzada, de que, aunque disponía de casi 98.000 reales de ardites para iniciar la construcción de dos buques de galeras, esa cantidad era insuficiente para poder llevarla a cabo. Por eso, le solicitaba que le enviase una letra de 100.000 reales de ardites para poder ir reemplazando las cantidades que se fueran gastando de la primera suma.<sup>108</sup> Con los primeros 98.000 reales podría iniciarse la tala de árboles y corta de la madera, mientras que los 100.000 reales servirían para comenzar la fábrica de los buques.<sup>109</sup> Así le comunicaba el cardenal de Molina al conde de la Revilla el envío de los 100.000 reales:

Adjunto remito la letra que ha dado el apoderado del Conde Marques de Perales sobre el Tesorero de Cruzada de ese Principado, de cien mil reales de ardites que han de invertirse en la construcción de los dos buques que está determinado se ejecute por el Infante Almirante y no escuso (sin embargo de lo asegurado que estoy de que V.S. se interesara como tan celoso del servicio del Rey, en que la distribución de estos caudales se haga con la mayor economía e igualmente los que se hubiesen de emplear en el corte de la madera) hacer a V.S. el más especial encargo, sobre este asunto, por lo que conviene que lo que se gastase sea con aprovechamiento y ningún desperdicio, y aguarde que a vuelta de correo o al inmediato me remita V.S. copias certificadas del contador de esas atarazanas de las contratas aportadas para la construcción de los referidos dos buques.<sup>110</sup>

<sup>105</sup> AMNM, caja 871/67, *El obispo inquisidor general a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 6 de septiembre de 1732.

<sup>106</sup> AMNM, caja 871/69, *El obispo inquisidor general a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 3 de enero de 1733.

<sup>107</sup> AMNM, caja 871/88, *Juan Antonio de Marimón al obispo de Málaga*, Barcelona, 8 de julio de 1736.

<sup>108</sup> AMNM, caja 871/106, *El conde de la Revilla al cardenal de Molina*, Barcelona, 17 de junio de 1741.

<sup>109</sup> AMNM, caja 871/106, *El cardenal de Molina al conde de la Revilla*, Madrid, 24 de junio de 1741.

<sup>110</sup> AMNM, caja 871/107, *El cardenal de Molina al conde de la Revilla*, Madrid, 1 de julio de 1741.



**Vista aérea de las Atarazanas de Barcelona en la actualidad, en esta época ya estaba construido el edificio que vemos hoy en día. (Foto: Diego Yriarte. [Museu Marítim de Barcelona](#)).**

Ciertamente, poco antes de la clausura de la fábrica de galeras, el cardenal de Molina pedía al superintendente el máximo ahorro en la construcción de los dos buques. Así, en 1743, el cardenal de Molina envió al conde de la Revilla otra libranza de 144.000 reales de ardites para iniciar la corta de madera para la construcción de dos nuevos buques.<sup>111</sup> Los costes de fabricación eran mayores, pese a los esfuerzos del superintendente Marimón por reducirlos y por conseguir los remates de los asientos más favorables para la Hacienda Real:

Encargándome V. Ema. Mucho que los ajustes se hagan con la mayor equidad que fuere posible por lo que conviene al servicio del Rey: a cuyo desempeño procuro sacando las mayores ventajas en los remates de los ajustes, siendo el de la conducción de maderas más costoso por las distancias de parajes donde se han de cortar los árboles por la falta que hay de ellos, especialmente de pino y álamo negro en estas cercanías a propósito para hacer tablones, y no menos consideración la manufactura de los buques más costosa por lo que se ha añadido de algunos años a esta parte en sus construcciones mayores y a proporción mas fuertes, llevando forradas las cámaras de tablazón delgada empleándose a correspondencia muchísimo más hierro.<sup>112</sup>

Sin duda, los elevados costes de construcción y mantenimiento de la escuadra de galeras de España contribuyeron a la clausura del astillero barcelonés, más aún

<sup>111</sup> AMNM, caja 871/118, *El cardenal de Molina al conde de la Revilla*, Madrid, 14 de diciembre de 1743.

<sup>112</sup> AMNM, caja 871/118, *El conde de la Revilla al cardenal de Molina*, Barcelona, 21 de diciembre de 1743.



cuando, a mediados del siglo XVIII, en el Mediterráneo la galera había dejado ser ya una embarcación decisiva para el control de ese mar. ¿Por qué la Monarquía iba a continuar gastando grandes sumas de dinero en un astillero, cuyas galeras construidas allí habían demostrado ser de mala calidad y ya de poco servicio? El traslado de la fábrica de galeras a Cartagena, base naval de la escuadra de galeras de España, podría abaratar los costes.

## La construcción de galeras por administración directa o por asiento

Uno de los dilemas que tuvo la monarquía de los Austrias durante el siglo XVII fue el de decidir si convenía más administrar y gestionar la financiación de sus ejércitos directamente o librar esta tarea a la empresa privada, es decir, contratar asientos con particulares. El deficitario estado financiero de la Hacienda Real obligó a la Corona a buscar, a veces desesperadamente, recursos para mantener sus fuerzas militares. Y es que, los ingresos, estancados desde la década de 1580,<sup>113</sup> no eran suficientes para sufragar los numerosos gastos de la guerra, por lo que no quedó más remedio que recurrir al capital privado de estos asentistas, a menudo extranjeros, y que, poco a poco, fueron desplazando a los oficiales reales de la gestión de la guerra y de los ejércitos de la monarquía. Los detractores del asiento privado argumentaban que los asentistas se movían por intereses puramente especulativos, además de dudarse de su lealtad por ser, en su mayoría, extranjeros;<sup>114</sup> mientras que los defensores eran de la opinión de que los asientos permitían salvar el gran obstáculo al que se enfrentaba continuamente la monarquía, es decir, la falta de dinero. Además, la corrupción de los oficiales reales minaba la confianza en la administración directa de la Corona.<sup>115</sup>

Las galeras no quedaron al margen de esta falta de recursos de la monarquía y, como en otras secciones o ámbitos de las fuerzas militares, también su gestión fue cayendo poco a poco en manos de los asentistas. A pesar del control administrativo directo, desarrollado durante el reinado de Felipe II, en la década de los noventa del siglo XVI,<sup>116</sup> la monarquía, exhausta ya económicamente, tuvo que encargarse de la administración de las galeras al capital privado, en detrimento de los oficiales reales.<sup>117</sup> De este modo, la monarquía pretendía aligerar la presión de obtener dinero de manera inmediata para conseguir el suministro regular de las galeras. Así, a lo largo del reinado de Felipe III, a pesar de los esfuerzos del rey y sus ministros para conseguir una administración eficiente de los recursos con el refuerzo de las consignaciones, la realidad de una ineficaz hacienda y un estado financiero bajo límites abocaron al rey a la dependencia absoluta de los asientos. Buena parte de las galeras que surcaban los mares de

<sup>113</sup> THOMPSON, *Guerra y decadencia*: 87.

<sup>114</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 52.

<sup>115</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 53

<sup>116</sup> THOMPSON, *Guerra y decadencia*: 204

<sup>117</sup> THOMPSON, *Guerra y decadencia*: 107.



la monarquía católica eran de propietarios particulares que las alquilaban al rey o eran del propio rey que las cedía en asiento a particulares que las administraban y comandaban. A este respecto, Thompson concluía, muy acertadamente, que la interposición del financiero privado en la administración del financiamiento militar era la característica central de los años comprendidos entre la subida al trono de Felipe II y la muerte de Felipe III, jugando un papel permanente a partir de la década de 1590.<sup>118</sup>

El ahorro de dinero en el mantenimiento de las galeras generó el debate entre la conveniencia de continuar con la administración directa por parte de la monarquía o darla a los asentistas. En 1574, el Real Consejo propuso a don Juan de Austria que era mejor darlas a los asentistas porque:

cuestan tan caras y que no andan tan bien en orden como convenia, demas de que por haber crecido nuestra armada a tanto numero de galeras (...) y ser las necesidades por tantes partes mayores que por lo pasado, es necesario mirar mucho en que se ahorre lo que se pudiere y excusar de gasto quanto fuera posible, tanto más en lo que es tan continuo y ordinario como el de las Galeras, y que por esto sería más conveniente darlas por asiento.<sup>119</sup>

Entonces, las galeras comenzaron a gestionarse mediante asiento, con la excepción, eso sí, de las galeras de la escuadra de España que pronto volvieron a ser gestionadas por administración. Sin embargo, el debate tuvo vigencia a lo largo de la centuria, con partidarios y detractores de cada una de las dos opciones. Pero, a inicios del siglo XVII, estaba claro que se imponía el asiento, como decía la Junta de Galeras a Felipe III, en enero de 1601:

Se ha puesto ya en otras veces antes de ahora, se ha tratado y puesto en platica si conviene o no que las galeras de V Md anden por asiento y que a muchos días que con el parecer del principe Doria y del Marques de Santa Cruz se aprobó por lo más conveniente al Servicio de V Md, lo de los asientos repartiendolas a personas particulares que sirvan con ellas debajo de los generales de las escuadras deste Reino y de Italia... Se ha considerado de nuevo todo lo que se ofrece en el pro y contra desta materia y la experiencia ha ido enseñando cada día más cuan excesiva es la costa que V Mt tiene con las galeras que se mantienen por administración de sus oficiales y las faltas que hacen por no responder en el número ni en la calidad a los efectos que con ellos se podrian emprender juntamente con otros grandes inconvenientes que de lo dicho resultan... Ha parecido consultar a V. M. que el medio más propio para tener más número de galeras mayor en orden y mas prontas para cualquier ejecución y a menos costa y también para criar y hacer más Hombres de mar será repartirlas por asiento en personas que conviene dando a cada uno más y menos dellas según su cualidad y hacienda, o conforme a lo que pareciera que mas conviene al Servicio de V. M. llevando la mira en que cuantos más fueren los que sirvieren con ellas en esta forma y menos galeras tuviesen cada uno dellos por su cuenta, tanto mayor manteni-

<sup>118</sup> THOMPSON, *Guerra y decadencia*: 124.

<sup>119</sup> AGS, EST, leg. 451, s. f., *El Real Consejo a Juan de Austria*, 27 abril 1574. Citado por THOMPSON, *Guerra y decadencia*: 207.

das y de más Servicio serian y tantas más persones se irán introduciendo y haciendo platicos en este ejercicio.<sup>120</sup>

La respuesta del rey no dejaba lugar a dudas: «Pareceme bien que las galeras en todas partes se den por asiento». Según decía la Junta, el rey no tendría dificultades en encontrar personas en Sicilia, Nápoles y Génova dispuestas a entrar en el negocio. Pero la voluntad de la monarquía era que los naturales de los reinos peninsulares se implicasen en la administración de las galeras; por eso, escribió a los virreyes de Cataluña, Valencia y Mallorca para que cada uno en sus respectivos reinos «procure disponer las voluntades de algunas personas que se sabe que tienen sujeto y inclinación a las cosas de la mar». Y, además, pedía que los oficiales reales hiciesen lo propio en Andalucía y Castilla.<sup>121</sup> Todo con el objetivo de conseguir súbditos capaces de colaborar financieramente con la Corona.

Con todo, a finales de ese año de 1601, la Junta de Galeras determinó que «siendo la administración cual debe y puede ser y proveyendo V. M. para ella suficiente cantidad de dinero y con la puntualidad y los tiempos convenientes y encomendando la ejecución della a personas de buen celo y cuidadosas de dar buena cuenta de sí y merecer por este camino, es de mucha más conveniencia que las galeras de V. M. se sustenten por administración que no que se den por asiento».<sup>122</sup> En la Junta había disparidad de opiniones. Por su parte, el conde de Miranda continuaba siendo partidario de que las galeras se diesen por asiento, por los grandes costes que generaba la administración directa, y recomendaba que se diesen a personas de caudal y calidad que quisiesen acreditarse ante el rey, obligándole, mediante sus servicios a la monarquía a darles mercedes. Por otro lado, el condestable de Castilla atribuía el fracaso de la administración directa de las galeras a que los oficiales no cumplían las órdenes dadas por el rey, y proponía que la mitad de las galeras fuesen administradas por la Corona y la otra mitad se diesen en asiento. Bernardino de Velasco argumentaba que uno de los peligros de dar las galeras en asiento era que «trayendo las galeras en administración está en la mano de V. M. elegir las personas a quien las quisiere encomendar nombrando para ello las más idóneas y de más propias cualidades (...) y habiendolas de dar por asiento le ha de ser forzoso echar mano de aquellas que las quisieran tomar aunque no concurran en ellos las cualidades y experiencia que se requiere».<sup>123</sup>

La construcción naval también se vio afectada por esta disyuntiva, si bien, en esta encontramos dos posiciones muy claras. Mientras que la construcción de navíos, galeones y otras embarcaciones de alto bordo, normalmente destinadas para las armadas del océano Atlántico, generalmente se hizo mediante asentistas, la construcción de galeras, al menos en las atarazanas de Barcelona, se realizó habi-

<sup>120</sup> AGS, GyM, leg. 579, f. 484, *La Junta de Galeras al rey*, Madrid, 15 de febrero de 1601.

<sup>121</sup> AGS, GyM, leg. 579, f. 484, *La Junta de Galeras*.

<sup>122</sup> AGS, GyM, leg. 579, f. 489, *La Junta de Galeras al rey*, Valladolid, 22 de noviembre de 1601.

<sup>123</sup> AGS, GyM, leg. 579, f.º 489, *La Junta de Galeras*.

tualmente por administración directa de la Corona. Pese a que surgieron propuestas de construcción de galeras por asiento, la fábrica de galeras durante el reinado de Felipe IV estuvo bajo control de la administración real.<sup>124</sup> Así, mientras en la población de Arenys de Mar se construyeron navíos por asentistas genoveses, durante la década de 1620, en las atarazanas de Barcelona se continuaba la construcción de galeras por administración. Resulta extraño que los asentistas italianos, que por aquél entonces estaban muy presentes en la construcción y gestión de las armadas de la monarquía, no quisieron, o pudieron, inmiscuirse en la administración y producción del astillero catalán.

Sin embargo, en la década de los treinta sí surgieron defensores de que se aplicase la política del asiento en las reales atarazanas. Concretamente, en 1635, cuando desde la Junta de Reformación, el marqués de Valparaíso denunció el excesivo coste de la construcción de galeras en Barcelona y cuestionó la labor del superintendente Bernardino de Marimón al frente del astillero. Según la información que tenía Valparaíso, el coste de una galera en las atarazanas era de 13.388 escudos en plata, «que era cosa muy exorbitante porque no cuestan más que cuarenta y cinco mil reales» y, por eso, «era menester atajarlo desde luego, dando las galeras por asiento». Claro está, el superintendente y demás oficiales de las atarazanas enseguida contradijeron las cifras dadas por el marqués de Valparaíso. Tres consultarlo la Junta de Galeras con el veedor y contador de las atarazanas, se pudo demostrar que las cifras de Valparaíso eran erróneas, ya que las últimas galeras construidas habían tenido un coste de 5.557 escudos y 9 reales cada una. Entonces, aprovechando el momento, la Junta de Galeras quiso saber los inconvenientes de fabricar los buques de galera por asiento y preguntaron sobre ello al marqués de Villafranca, García de Toledo, capitán general de las galeras de España: toda una autoridad en materia de galeras: «En la parte de si más conviene a que las galeras que se fabrican en Barcelona sea por asiento o administración, cualquiera que entendiere, medianamente, del arte, dirà a V. Magd. que el reducir la fábrica a asiento es reducirla a mayor costa, daños y peligros».<sup>125</sup>

En primer lugar, el marqués hizo referencia a los costes de una galera, cuya opinión era que más valía hacer una galera buena de mayor coste que dos malas de menor coste porque, a la postre, resultarían más caras. Villafranca lo explicaba de la siguiente manera:

Costa mayor es a V. M. que una galera le cueste a su Real Hacienda cuatro mil ducados, y que dure cinco u seis años, pues al cabo dellos se ha de varar otra, y las dos importaran ocho mil. Hoy en la fábrica que por administración se gobierna, duran las galeras doce y trece, y cuando cuesten algo más que el precio ordinario de las de asiento, sirven otro tanto que ellas, y asi es ahorro, lo que parece crecimiento de gasto, a que debe de añadirse que para navegar en las mares de Poniente (donde las galeras de España lo hacen) no son aptas las fabricas flacas, hechas por asiento, tanto por las mares

<sup>124</sup> GOODMAN, *El poderío naval español*: 55.

<sup>125</sup> AGS, GyM, leg. 1.310, *El marqués de Villafranca al rey*, Barcelona, 27 de enero de 1635.

gruesas como por los remolcos de navíos de Indias, barras en que cada día tocan y mares, sobre que laboran cada día seis horas, que por su gran fuerza las abren y derriban.<sup>126</sup>

Gracias a estas palabras del marqués de Villafranca sabemos que las galeras de la escuadra de España participaban en los remolques de los navíos que procedían de Indias. El marqués proseguía su crítica al sistema de asientos mostrando su desconfianza hacia los asentistas:

Aunque a esto se podría decir que el mismo superintendente velase la fortificación de ellas o no consintiendo poner maderas ni clavazones ruines, es imposible que al provecho y ahorro de los asentistas puedan vencerle cuidado y asistencia de diez superintendentes porque a vueltas de espaldas clavan corbame u fajame que después en obra es imposible reconocerlo y no siempre se puede asistir al asentarle.<sup>127</sup>

En cambio, decía de los oficiales reales:

Como la pernería de la administración públicamente se hace, trae y almacena y de que sea a propósito, sacan a la banca los oficiales que hoy sirven, y no sacan beneficio de las deterioraciones, no corre el mismo riesgo, y se procede con lisura, y sin paliacion, y los dichos oficiales que labran actualmente, aspiran a Mercedes por sus aciertos, de que quedarían derribados en habiendo asentistas que de todas partes traerían maestros (y aún tengo por cierto que no pararía aquí ningún fabricante de los que ahora hay).<sup>128</sup>

Villafranca puso como ejemplo de la flaqueza de las galeras hechas por asiento dos galeras que participaron en la expedición de La Mamora: una de ellas había sido construida por asiento en Italia y con un solo golpe de mar se abrió y se echó a perder, mientras que, la otra, que había sido fabricada en Barcelona, «vino a tierra y estuvo diez días sin deshacerse, resistiendo a toda la mar (de leva [nte]) de aquella costa que es muy aspera». Además, el marqués añadía su propia experiencia en Palamós, donde le sobrevino una enorme borrasca, hasta ese momento nunca vista por él, y con la capitana que el comandaba, construida en Barcelona en tiempos ya del superintendente Bernardino de Marimón, «me atravesé en la punta del muelle y hice abrigo a nueve galeras ordinarias y aunque con los grandes golpes de mar de las puertas y cajones saltaron las cerraduras, no hizo la Capitana un balde de agua, y estos son beneficios incomparables a los que aparentes representan asentistas». Por eso, concluía:

En las galeras de España, nunca las hechas por asiento serán útiles, ni bastantes, para aquellos mares, tanto mas, que peleando de ordinario con tan gruesos bastiones, en proa, ellos y la artillería, abrirían los buques, sino fuesen fabricados a toda Fortaleza y costa, de modo que en Vizcaya y en Barcelona es y será mi máxima que jamas se labore en los Astilleros por asiento y en los mares de Italia puede disimularse algo, por ser más flacas, si bien no se disimula tanto, que la Capitana de Sicilia y la de Genova, obra-

<sup>126</sup> AGS, GyM, leg. 1.310, *El marqués de Villafranca*.

<sup>127</sup> AGS, GyM, leg. 1.310, *El marqués de Villafranca*.

<sup>128</sup> AGS, GyM, leg. 1.310, *El marqués de Villafranca*.

das por asiento a cuatro años no hayan mostrado su flaqueza (y lo que mas de ponderar es) que en cada uno necesitan de tantos arreglos que si estos se juntasen en el tiempo que tiene de vida una galera fabricada por asiento, añadiendolo a lo que costo se hallara que el día que se vara en tierra por inutil le a sido a V. M. más costosa, tanto, por tanto, que la que se formo por administración. Y a esto se le acrecienta lo ya dicho de servir las unas poco tiempo y las otras mucho.<sup>129</sup>

Según el marqués de Villafranca, el contratar la construcción de galeras por asiento también repercutiría negativamente en el estado de los montes y bosques del principado, especialmente aquéllos más cercanos a Barcelona, porque la madera les resultaría más barata, con el consiguiente perjuicio para el rey que, cuando necesitase madera de estos bosques, no la podría conseguir y le sería obligado de traerla de lugares más lejanos. Finalmente, el marqués concluía su exposición diciendo que:

El riesgo que ocasionaría formarse las galeras por asiento, bien se deduce de lo dicho, y la Piedad de V. M. y animo compasivo, no creo, admitira el partido de que sujeto, un vaso flaco (como lo es el de una galera) a todas las inclemencias del mar océano (por ahorro de una pequeña costa), se fabrique por asiento débil, (como siempre lo vendría a ser), y que peligren después en el, tantas vidas por su mala calidad y a solo el desembocar el estrecho de Gibraltar he visto galeras fuertes (por los grandes aguajes) y que harían las que saliesen flacas del astillero.<sup>130</sup>

Sin embargo, las necesidades perentorias de la monarquía por reducir costes, para beneficio de la Real Hacienda, llevó a Felipe IV a decantarse finalmente por el asiento. Así, el 23 de octubre de 1635, el rey mandó al duque de Cardona, a la sazón, virrey de Cataluña, «que habiéndose representado el mucho gasto que se hace en las galeras que se fabrican por cuenta de la Real Hacienda y el ahorro que podría haber en hacerse por asiento como se ha experimentado en los bajeles de alto bordo, había V. M. resuelto que las que se hubieren de fabricar en este Principado se den por un tanto a las personas que hiciesen mayor beneficio».<sup>131</sup> Para ello, el rey ordenó que se hiciesen pregones por los lugares acostumbrados para que los interesados en contratar un asiento para construir galeras pudieran hacerse con él. Sin embargo, tras publicarse dicho asiento por Barcelona, Tarragona, Tortosa y Gerona, no se presentó nadie para el remate. Entonces el virrey propuso que para encontrar a alguien interesado en el asiento, «seria de mayor comodidad para V. M. con que los asentistas solo se encargasen dándoles por cuenta de V. M. puestas en las Atarazanas la madera y toda la clavazon de los demás asistiendo y interviniendo los oficiales de V. M.».

Así, como se ha podido comprobar, durante la década de 1630 la construcción de galeras mediante la administración directa fue predominante, a pesar de que en ocasiones el sistema de asientos se percibiese como más beneficioso para la Hacienda

<sup>129</sup> AGS, GyM, leg. 1.310, *El marqués de Villafranca*.

<sup>130</sup> AGS, GyM, leg. 1.310, s. f., *El marqués de Villafranca*.

<sup>131</sup> AGS, GyM, leg. 1.310, s. f., *El duque de Cardona al rey*, Perpiñán, 22 de febrero de 1635.



Real. Durante la Guerra de los Treinta Años, y especialmente, a partir de la guerra con Francia, desde 1635, las atarazanas de Barcelona llevaron a cabo una continua producción de buques, siempre condicionada por las urgencias de la guerra y por la falta de caudales. Aun así, durante estos años, el sistema de la administración directa se mostró eficaz, y las galeras fueron botándose al agua en unas condiciones y tiempos razonables. Durante la Guerra de los Segadores, las galeras se construyeron en Génova, claro está, mediante el sistema de asientos.

Sin embargo, tras la finalización del conflicto, y ya entrada la década de 1660, se planteó la conveniencia de reabrir de nuevo las atarazanas, entre otras cosas, por la mala calidad de las embarcaciones hechas en Génova. Entonces, surgió de nuevo el debate de si convenía hacer las galeras por administración o por asiento, imponiéndose, a priori, la primera opción. Así, en 1664, Felipe IV ordenó que se construyesen tres galeras por administración, como recomendaba el virrey Gonzaga.<sup>132</sup> En cuanto a la procedencia del dinero, el rey retomó el sistema anterior a la guerra. Así, Felipe IV ordenó

que se fabricasen en las Atarazanas de Barcelona tres galeras para la escuadra de España por estar con precisa necesidad de mudar buques, valiéndose de los efectos de las tres gracias que se conceden en Cataluña con preferencia a otras cuales quiera aplicaciones que haya, y sobre eso bajo la orden conveniente al comisario general de la Santa Cruzada para la aplicación de estos medios necesarios, en que queda entendiendo con viva diligencia y cuidado teniendo presente las conveniencias del Real Servicio y ahorro de Hacienda en esta resolución.<sup>133</sup>

No obstante, el hecho de que se optase por gestionar la fábrica de galeras de forma directa, no impedía que el dinero para la construcción de los buques se consiguiese mediante asiento, como se ha podido ver con los 36.000 escudos prestados por Joan Guinart y los administradores de la casa de Aguerri. También se optó por el asiento para la provisión de los materiales. En enero de 1665, el superintendente Juan de Marimón advertía a Felipe IV de que en las arcas no quedaban más que 1.500 libras de ardites, «que no bastan para el dinero que se debe anticipar a los asientos de clavazón y madera reduciéndose lo que devo decir que si V. M. no manda efectivamente remitir el dinero que se ha pedido no se podrá trabajar con el esfuerzo que V. M. desee ni tendrá V. M. estos buques en tiempo y no por culpa mia pues tan claramente he avisado lo que es necesario».<sup>134</sup>

La solución estaba, según los ministros del rey, en construir dos de las galeras encargadas a las atarazanas mediante asiento. Así que, ese mismo mes de enero, el rey ordenó que se buscasen personas particulares que pudieran estar interesadas en construir uno o dos buques por asiento, para así ganar tiempo, ya que las galeras urgían para asegurar el paso de la emperatriz de Alemania, Margarita Teresa de Austria,

<sup>132</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *El rey al marqués de Bayona*, Madrid, 30 de agosto de 1664.

<sup>133</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *La Junta de Galeras al rey*, Madrid, 30 de junio de 1664.

<sup>134</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Vicente Gonzaga al rey*, Barcelona, 24 de enero de 1665.

a Italia.<sup>135</sup> Sin embargo, como acostumbraba a ocurrir en los casos en que se ofertaba la construcción de un buque de galera por asiento, no se presentó ningún postor, por lo que se continuaron haciendo por administración. Sin embargo, durante las dos últimas décadas de la centuria, y ante la escasa acogida que tenían las ofertas de la monarquía para construir galeras por subasta pública entre los hombres de negocios de Barcelona, se dio en las atarazanas un tipo de construcción particular que estaba a caballo entre la administración directa y el asiento puro. Ahora, ante la oferta de construcción de un nuevo buque, era un entretenido de las propias atarazanas el que se hacía cargo de la fabricación del buque, por un precio establecido, aportando la Corona los materiales. Este híbrido de asiento tenía la particularidad de que un maestro de galeras se comprometía a hacer la galera, pero debía construirla bajo las órdenes y directrices del maestro mayor de galeras, es decir, un miembro de la familia Verde.

A principios de la década de 1670, el asentista Antonio Monserrat entró en el negocio de fabricar galeras, al comprometerse a construir tres buques en las atarazanas de Barcelona. El asiento establecía que Monserrat adelantaría 360.000 reales de arditos, equivalentes a 210.526 reales de plata.<sup>136</sup> En 1673, Carlos II ordenó la reanudación de los pagos anuales de 20.000 ducados para la fábrica de galeras, debido a la necesidad de contar con las atarazanas para la construcción naval y por el bajo coste de su trabajo.<sup>137</sup> Durante el resto de la década de 1670 y la siguiente de 1680, la documentación no ha revelado si la construcción de galeras se hizo por asiento o por administración. Eso sí, como se ha visto anteriormente, durante casi todo este tiempo, el dinero para financiar la fábrica de galeras provino, esencialmente, del crédito privado, ya fuera adelantado por los factores, ya fuera por empresarios. No será hasta la década de 1690, en el contexto de la Guerra de los Nueve Años, que la monarquía optó por la subasta pública de la construcción de galeras. En estos casos, las pujas provenían de los propios oficiales de las atarazanas.

Así, en junio de 1693, la Junta de Galeras disponía en sus arcas de 45.317 reales, suficiente cantidad para emprender la construcción de un nuevo buque. El coste de la corta de madera y su conducción a las atarazanas ascendía a 23.854 reales, por lo que todavía sobraban 18.463 reales, a los que había que sumar otros 7.820 reales de arditos por el valor de diversos materiales que se guardaban en las atarazanas. Por eso, la Junta de Galeras ordenó a Marimón que «subaste públicamente la fábrica de un buque de galera en la conformidad que se ejecutó con los dos otros que se botaron el año pasado y que admita la postura más beneficiosa para la Real Hacienda y de satisfacción de los maestros».<sup>138</sup> Es decir, el rey ordenaba la construcción de un buque de galera por asiento. Y es que, a partir del último cuarto de siglo, el asiento se impuso en todos los ámbitos de la administración militar y, esta vez, la construcción de galeras no quedó al margen.

<sup>135</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Vicente Gonzaga al rey*.

<sup>136</sup> ESPINO LÓPEZ. *La frontera marítima*: 172.

<sup>137</sup> CHRISTOPHER STORRS, *La resistencia de la Monarquía Hispánica 1665-1700* (Madrid: Actas, 2013): 150-151.

<sup>138</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, ff. 17-18, *José de Marimón a García de Bustamante*, Barcelona, 20 de junio de 1693.

En esta ocasión, tampoco se presentó nadie para pujar por hacerse con el asiento de construcción de la galera. Por eso, el superintendente Marimón planteó a Gonzalo Fernández de Córdoba la posibilidad de que fuera Alexos Llundell, maestro de galeras y entretenido de las atarazanas, que se hiciese con el asiento, ya que él había sido el constructor, por el mismo sistema del remate, de los dos buques anteriores. Así que Llundell se obligó a construir el buque de galera por 44.000 reales de ardites (que equivalían a 39.083 reales de plata), aportando la administración real todos los materiales.<sup>139</sup> En esto radica una clara diferencia con los asientos de construcción naval firmados con los genoveses, ya que estos debían aportar los materiales y el personal de trabajo. Sin embargo, el motivo por el que Llundell no se presentó era porque al gozar de un entretenimiento en las atarazanas, no le estaba permitido contratar el asiento. Únicamente con una licencia de la Junta de Galeras podría contratar el asiento; como así fue. Marimón afirmaba al comisario general de cruzada, Gonzalo Fernández de Córdoba, que la opción de que Llundell construyese el buque era de conveniencia «porque si tenía de hacerse por administración a jornales costaría mucho más y esto no solo no lo dudo pero lo tengo por cierto».<sup>140</sup> Aunque Llundell murió justo al poco de iniciarse la construcción del buque, se continuó con el asiento y el trabajo prosiguió.

En octubre de 1694, Gonzalo Fernández de Córdoba ordenó a Marimón que subastase públicamente la manufactura del nuevo buque para la capitana. Según decía Marimón, «el importe de los jornales de la fábrica del buque no puedo saberlo sin que primero se ponga en el subaste público, y ver si hay quien lo tome a destajo porque no siendo a destajo tendrá mucho más coste».<sup>141</sup> Como en anteriores ocasiones, tras haber pregonado por las zonas próximas a la marina de Barcelona y en otros lugares acostumbrados, no se presentó ninguna postura. El coste de fabricación del buque se había estimado en 30.419 reales de ardites, que equivalían a 17.698 reales de plata doble. Además, al ser una galera capitana, tenía que hacerse la escultura de la popa, que en opinión de Marimón, «será mejor que se haga a jornales y me han dicho que poco más o menos tendría de coste unos trescientos doblones».<sup>142</sup> También había que dorarla, que según el superintendente, convenía que se hiciese a destajo, aunque su coste no se podría saber hasta que no se hiciese el dibujo de la popa. Durante casi diez días se estuvo pregonando la subasta de la galera sin éxito alguno, hasta que, finalmente, José de Marimón ofreció al entretenido de las atarazanas y maestro de galeras, Pere Llopart, que se hiciese con el remate. Llopart, que como en el caso anterior de Llundell, no podía presentarse a la puja por tener un entretenimiento en las atarazanas, se obligó a construir el buque de galera capitana en un plazo máximo de diez meses y por un coste de 60.000 reales de ardites, que equiva-

<sup>139</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, f. 80, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 4 de julio de 1693.

<sup>140</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, f. 80, *José de Marimón*.

<sup>141</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, f. 100, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 17 de octubre de 1694.

<sup>142</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, f. 29, *José de Marimón a García de Bustamante*, Barcelona, 6 de noviembre de 1694.

lían a 1.090 doblones y 50 reales de ardites. Sin embargo, en esa cantidad no se incluía el gasto de la escultura y dorado.<sup>143</sup> Tampoco los materiales, cuyos costes iban a cargo de la administración real, y que alcanzaban un total de 17.698 reales de plata, que equivalían a 553 doblones.

Durante el reinado de Felipe V, se siguió la tónica predominante en las últimas décadas del siglo xviii de dar la construcción de las galeras en asiento. De este modo, el rey, siempre falto de dinero, trató de llevar hacia adelante su política de rearme naval con los menores costes posibles, aun cuando esto podía repercutir en la calidad de los barcos.<sup>144</sup> Algunos ejemplos de asientos de galeras en este período fueron los siguientes. En diciembre de 1722, el comisario de la Santa Cruzada, Francisco Antonio Ramírez, transmitió a Juan Antonio de Marimón la orden del rey de que se hiciesen por asiento dos buques de galera sencilla, con sus esquifes.<sup>145</sup> El asiento contenía una serie de condiciones que el empresario que se quedase con el remate debía respetar. Toda la madera necesaria para la construcción vendría por cuenta del rey, por lo que solo tendría que pagar a la maestranza. Además, el calafateado del buque se tendría que hacer a jornales y no a destajo. La construcción de la popa iría a cuenta del empresario, tanto la carpintería de blanco como la escultura, así como todos los gastos de la ceremonia de la bendición del buque. El precio en que se rematase el asiento de los buques se libraría al empresario en cuatro plazos: «uno anticipado, otro estando ceñidas, otro estando la cubierta hecha, quedando para el último dos mil reales». El asentista debía entregar dos copias auténticas de la obligación que hiciese y el papel sellado correspondiente al escribano. Finalmente, el asentista tenía un plazo de cinco meses para acabar los buques, a contar desde el día en que se diese el anticipo.

Se pregonó la subasta del asiento por los lugares acostumbrados de la marina de la ciudad. El día señalado para presentar las posturas, las diversas compañías interesadas en hacerse con el asiento se presentaron en casa del superintendente de las atarazanas. Pablo Llobent, en representación del maestro carpintero de Barcelona, Pedro Costa, presentó la postura más beneficiosa para la Hacienda Real: se obligó a hacer la obra por 5.200 libras, moneda de ardites. La diferencia de estos asientos con los de la etapa anterior es que ahora no eran los propios maestros de galeras quienes se obligaban a hacer el buque, sino que eran empresarios ajenos a las atarazanas, generalmente miembros destacados dentro de la menestralía de la ciudad. Sin embargo, esto no estaba exento de riesgos para el asentista o empresario ya que se debía supeditar a las órdenes del maestro mayor de galeras del astillero, que era el que establecía las medidas y las técnicas y procesos de construcción. En diciembre de 1723, de nuevo, se dio por asiento a Pedro Costa la construcción de un buque para galera

<sup>143</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, f. 101, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 30 de octubre de 1694.

<sup>144</sup> Sobre el recurso al asiento en el siglo xviii, véase Rafael TORRES SÁNCHEZ, «Administración o asiento: la política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo xviii», *Studia Historica. Historia moderna*, 35 (2013): 159-199.

<sup>145</sup> ACA, RP, BGRP, vol. 113, ff. 9-12. 7 de enero de 1723.

capitana por 3.950 libras de moneda barcelonesa.<sup>146</sup> Queda claro que el mayor coste que comportaba hacer una galera capitana. Además, este carpintero se había hecho con asientos anteriores para las cortas y conducción de madera a las atarazanas. Otro último ejemplo es el de 1725, cuando se contrató un asiento para construir dos buques de galera nuevos, uno para patrona y otro para galera sencilla.<sup>147</sup> En esta ocasión, el contratante del asiento fue el carpintero de ribera Francisco Janer, quien se obligó a construir los dos buques por 6.240 libras, moneda barcelonesa.

Como ya pasó en el reinado anterior, algunos procesos de la construcción del buque también se daban en asiento, como la obtención y conducción de la madera hasta las atarazanas o la construcción y dorado de las popas. Así, en 1733, Joseph Borrás y sus compañeros se hicieron con el asiento de la tala y conducción de los árboles de roble necesarios para fabricar crujías de dos buques de galera. Los asentistas se quejaron de las dificultades que tenían para extraer la madera de los bosques donde había sido cortada, «por lo escabroso del terreno y la distancia hasta las Atarazanas (...), porque era impracticable sacarlas de los valles donde se habían cortado». Por eso, se lamentaban, los costes se habían casi duplicado, por lo que solicitaban el rey se diera por servido con los 76 árboles que ya habían llevado a las atarazanas, «dejando el último tercio del precio del asiento a favor de la Real Hacienda e indemnizándoles del transporte de los 26 que faltan».<sup>148</sup> La respuesta del rey a la petición de Borrás y sus compañeros fue que debían cumplir con lo estipulado en el asiento, «con la seguridad que después será atendido a proporción de la pérdida que hubiere tenido, porque nunca puede ser del ánimo de S. M. la pérdida del vasallo».<sup>149</sup>

Durante los años centrales del reinado de Felipe V, la construcción de galeras en las atarazanas alternó la administración directa con los asientos. Sin embargo, en 1736, un comité de expertos encargado de dar un diagnóstico sobre por qué las galeras construidas en Barcelona eran de tan baja calidad, aconsejaba «que la fábrica no se dé por asiento (si que se haga por cuenta de S. M. como se ha practicado por lo pasado), por los defectos que se reconocen de efectuarse de esta forma».<sup>150</sup> Sin embargo, la monarquía no podía prescindir así como así de los empresarios asentistas, y continuó dando la fábrica de los buques en asiento. En fecha ya muy tardía, 1741, el carpintero Ramon Canals se hizo con el asiento de dos buques de galera sencilla por haber dado la postura más beneficiosa para la Hacienda Real, 7.187 libras y media, moneda de ardites, incluyéndose en él 100 reales de premio.<sup>151</sup>

<sup>146</sup> ACA, RP, BGRP, vol. 113, ff. 229-235, Barcelona, 13 de diciembre de 1723; ACA, RP, BGRP, Procesos, 1723, n.º 4 S.

<sup>147</sup> ACA, RP, BGRP, vol. 115, ff. 147-152, Barcelona, 16 de diciembre de 1625.

<sup>148</sup> AMNM, caja 871/071, *Juan Antonio de Marimón al Obispo Inquisidor General*, Barcelona, 16 de mayo de 1733.

<sup>149</sup> AMNM, caja 871/072, *Francisco de Arriaza a Juan Antonio de Marimón*, Madrid, 6 de junio de 1733.

<sup>150</sup> AMNM, caja 871/094, *Memorial de los maestros de Nápoles*, dársena de Nápoles, 21 de mayo de 1736.

<sup>151</sup> AMNM, caja 871/105, *El conde de la Revilla al cardenal de Molina*, Barcelona, 13 de mayo de 1741.



Como se ha podido comprobar, el dilema entre la construcción de galeras por administración directa o por asiento siempre estuvo presente. Mayoritariamente, se impuso la administración directa, aunque los reyes ordenaron, en ocasiones, que se hiciese mediante asentistas. No obstante, no fue hasta la segunda mitad del siglo XVII y, sobre todo, durante el reinado de Felipe V, que se impuso la construcción de galeras por asiento. Sin embargo, como ya se ha podido comprobar, el tipo de asiento que se impuso en las atarazanas de Barcelona tuvo unas características propias, especialmente, la referente a la práctica habitual de que los maestros de galeras contratasen el asiento. Ellos se comprometían a fabricar el buque, en un tiempo determinado y por una suma fijada, y la monarquía ponía por su cuenta todos los materiales. Lo más extraño de todo era que el maestro asentista debía estar sujeto a las órdenes del maestro mayor de galeras del astillero, es decir, un miembro de la familia Verde.

# La galera: diseños, evolución, tipologías y construcción

DOI: <https://doi.org/10.51829/978-84-121242-3-1>

El siglo XVI fue testigo del resurgimiento de las escuadras de galeras como formidable instrumento militar de los estados en el Mediterráneo. Mientras los océanos se abrían a las navegaciones con buques de alto bordo propulsados en exclusiva a vela, las sutiles y frágiles galeras, movidas por una masa de remeros, no solo lograron recuperar el protagonismo de antaño, sino que se convirtieron en el elemento primordial de la fuerza de choque con que se midieron cristianos y musulmanes durante largas décadas.<sup>1</sup>

La galera era un barco de perfil alargado, de bajo bordo, fondo plano, poco calado y movido fundamentalmente por remos.<sup>2</sup> Enarbolaba un palo mayor o «árbol maestro»,<sup>3</sup> de una sola pieza que medía unos veinticinco metros de alto y un diámetro de unos sesenta y cinco centímetros. Situado en la proa, estaba el otro mástil, más pequeño –«trinquete»–, también de una sola pieza, medía algo más de dieciocho metros y tenía un diámetro de unos cuarenta y cinco centímetros.<sup>4</sup> Ambos mástiles sostenían velas latinas o triangulares, sujetas por vergas diagonales o «entenas». La utilización como fuerza motriz de los músculos humanos tiene su razón en los vientos flojos y cambiantes del ámbito marino en que solían navegar las galeras, y en su característica de nave guerrera necesitada de rápida movilidad, independiente de la dirección del aire, cuando la táctica del abordaje y embestidas eran las más utilizadas en la guerra naval.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> José Luis CASADO SOTO, «Política naval y tecnología en el mundo mediterráneo» en *Edad Moderna*, vol. I, *Ultramar y la Marina*, H. O'Donnell y Duque de Estrada (coords.), en *Historia Militar de España*, H. O'Donnell y Duque de Estrada (dir.) (Madrid: Ministerio de Defensa y CEHISMI, 2012): 283, 286.

<sup>2</sup> Francisco-Felipe OLESA MUÑIDO, *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII* (Madrid: Editorial Naval, 1968), vol. 1: 162-176 y ss.

<sup>3</sup> Para este y otros términos marineros y relacionados con el mundo de las galeras, recomendamos la consulta de la espléndida obra de Pedro FONDEVILA SILVA, *Diccionario Español de la Lengua Franca Marinera Mediterránea* (Murcia: Fundación Séneca, 2011).

<sup>4</sup> Francisco-Felipe OLESA MUÑIDO, *La galera en la navegación y el combate*, tomo I: *El buque suelto* (Madrid: Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto, 1971): 61-67.

<sup>5</sup> Francisco FERNÁNDEZ IZQUIERDO, «Astilleros y construcción naval en el España anterior a la Ilustración», en *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración: I Jornadas de historia marítima* (Madrid: IHCN, 1989): 39-40.

Otro factor clave resultaba en su habilidad para maniobrar de manera segura cerca de playas y murallas, ya fuere bombardeando, ya desembarcando hombres y pertrechos. Los bajeles de más envergadura no podían hacer nada de eso, y tampoco podían impedir que las galeras lo hiciesen.<sup>6</sup> Las galeras disponían de una proa acabada en punta, o «espolón», para lanzarse contra el enemigo. Sobre la proa se levantaba un castillo o «arrumbada», donde se situaban los cañones de mayor calibre. En la popa, plana, estaba el castillo denominado «espalda», donde se alojaba el mando. Es, por tanto, un buque cuya función principal era la militar. El estado de guerra continuo y su escala sin precedentes, junto con su rápida incorporación de los diferentes avances militares de la llamada «revolución militar»,<sup>7</sup> la hizo una herramienta indispensable durante los siglos modernos.

Diferentes autores han tratado de explicar desde perspectivas diversas el papel desempeñado por las galeras que empleó la Monarquía hispánica durante este período. En un principio, primó el interés por conocer la formación de armadas y la descripción de las acciones bélicas en que intervinieron.<sup>8</sup> Más tarde, atrajo la atención el punto de vista táctico y estratégico,<sup>9</sup> al que siguió el de la gestión, la administración y la financiación,<sup>10</sup> seguido de los aspectos armamentísticos<sup>11</sup> y logísticos.<sup>12</sup> Aunque en los últimos años se ha avanzado muchísimo en el tema, aportando nuevas metodologías, técnicas, sinergias con otras disciplinas y la inclusión de elementos comparativos, una de las facetas que sigue pendiente de un profundo estudio es el tecnológico y el productivo.<sup>13</sup> Las siguientes páginas intentarán profundizar en esos últimos aspectos, prestando especial atención al caso hispano y más concretamente, a Barcelona.

<sup>6</sup> I. A. A. THOMPSON, «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI», en *Manuscrits. Revista d'Història Moderna*, 24 (2006): 109.

<sup>7</sup> Geoffrey PARKER, *La revolución militar. Innovación militar y apogeo de Occidente, 1500-1800* (Madrid: Alianza, 2002), (ed. orig. en inglés 1988).

<sup>8</sup> Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1895-1903), 9 vols. Ignacio BAUER Y LANDAUER, *La marina española en el siglo XVI: don Francisco de Benavides, cuatralvo de las galeras de España* (Madrid: Imprenta de Jesús López), 1921.

<sup>9</sup> Las obras de OLESA MUÑIDO, *La organización naval*, 2 vols., y *La galera en*, 2 vols.

<sup>10</sup> I. A. A. THOMPSON, *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias* (Barcelona: Crítica, 1981).

<sup>11</sup> John Francis GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at the Sea in the Sixteenth-Century* (Londres: Conway Maritime Press, 2003), (ed. orig. 1974).

<sup>12</sup> David GOODMAN, *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II* (Madrid: Alianza Editorial, 1990): 305.

<sup>13</sup> Para un completo estado de la cuestión: Madgalena de Pazzis PI CORRALES, «La Marina de los Austria: Aproximación historiográfica y perspectiva investigadora», en *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 56 (2008): 63-121.

## Entre tradición e innovación

Aunque este tipo de barco hunda sus raíces en la navegación clásica,<sup>14</sup> parece haber acuerdo en aceptar que el origen de la galera medieval se encuentra en la evolución del *dromón* bizantino.<sup>15</sup> Su aparición fue contemporánea a la incorporación de toda una serie de innovaciones técnicas en la construcción naval, a las que no cabe por menos que calificar de revolucionarias: como la difusión de la vela latina o bien la sustitución del *rostrum*, característico de los buques de guerra clásicos, por el espolón. A lo largo de los siglos medievales, este barco y sus subsiguientes variantes fue adoptado y adaptado por todos los estados mediterráneos, gozando de gran protagonismo y reputación tanto entre cristianos como musulmanes.<sup>16</sup> Sin embargo, durante el siglo xv ese preponderante papel que tuvo en las armadas mediterráneas, estaba seriamente discutido, siendo Venecia la única potencia que realmente y de forma continuada mantuvo operativa una flota de galeras. Como ya hemos visto, ese panorama cambió radicalmente a partir del siglo xvi.<sup>17</sup>

La proliferación de la artillería y su progresiva incorporación en sus diferentes tipos de armas en los buques supuso un cambio considerable no solo en el modo de hacer la guerra, sino en el modo de construir y manejar los barcos.<sup>18</sup> Las galeras españolas solían montar entre tres y cinco piezas de artillería en la «corulla», compartimento (o «pañol») de la proa, situado entre el último banco de boga y la «tamboreta» (así se llamaba a la cubierta de la proa de la galera que acaba en el espolón). Entre la artillería de la corulla se encontraba la pieza principal, más pesada y de mayor calibre, el «cañón de crujía», el cual, en caso de mal tiempo, se podía retirar para situarlo hasta las proximidades del palo mayor, para así mejorar las condiciones marineras de la galera. Las galeras equipaban además diferentes piezas en las bandas (babor y estribor) y en la «espalda» (la parte de la galera situada en la popa, comprendida entre el comienzo de los bancos de boga y la «carroza», que era el lugar de los oficiales). Las principales piezas de artillería eran las de la tipología «cañón». En principio, pie-

<sup>14</sup> Para una visión histórica y general de la evolución de las galeras y los demás navíos rémicos, véase R. C. ANDERSON, *Oared Fighting Ships: From Classical Times To The Coming Of Steam* (Londres: Percival Marshall, 1962).

<sup>15</sup> El término «galera» deriva del griego bizantino *galéa* (γαλέα), con el que se nombraba a una especie de pequeño tiburón y de quien este buque adquirió el nombre debido a sus rápidos y ágiles movimientos, similares a los de este pez.

<sup>16</sup> José Luis CASADO SOTO, «El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna» en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003): 541.

<sup>17</sup> Sobre la evolución histórica –desde su aparición hasta el ocaso– de la galera destaca la recientemente defendida tesis doctoral de Pedro FONDEVILA SILVA, «Evolución y análisis de las galeras de los reinos peninsulares (siglos XII-XVIII). Construcción, dotación, armamento, aparejos y táctica» (Murcia: Universidad de Murcia, tesis doctoral inédita dirigida por J. J. Sánchez Baena y C. Chaín Navarro, 2018). Este trabajo destaca por su extensa cronología, por la minuciosa atención a los detalles y por el masivo empleo y análisis de la iconografía sobre galeras compilada.

<sup>18</sup> Véase el breve, pero sólido y brillante libro de Carlo CIPOLLA, *Cañones y velas en la primera fase de expansión de Europa, 1400-1700* (Barcelona: Ariel, 1967).

zas terrestres destinadas a batir los muros de las fortalezas. En su versión naval, los cañones tuvieron como misión batir al buque y no a su dotación. Lo mismo ocurre con las culebrinas. Contra la dotación y sus aparejos, se empleaban otras piezas de menor tamaño, la «artillería menuda», que engloba una gran variedad de piezas de diferentes calibres, potencias y usos.<sup>19</sup> Por su parte, la «artillería pedrera» podría catalogarse como un recurso mixto. Su corto alcance eficaz hacía que sus proyectiles –de piedra caliza– al ser disparados contra las estructuras del buque enemigo, se fragmentasen en mil pedazos, actuando sobre la dotación como si fuera metralla.<sup>20</sup>

En combate, las galeras estaban prácticamente limitadas a un solo disparo de su artillería antes de abordar, a menos que ambos lados se mantuvieran deliberadamente dentro del alcance de su respectiva artillería, una contingencia poco probable.<sup>21</sup> Por lo general, era imposible recargar la batería principal una vez que se hacía contacto de abordaje, ya que las bocas de los cañones estaban en la parte más expuesta de la cubierta de proa. En consecuencia, en un enfrentamiento directo, los capitanes de las galeras sostenían el fuego para descargarlo simultáneamente a corto alcance para maximizar el daño causado.<sup>22</sup> Guilmartin sostiene la tesis que la galera fue un instrumento tácticamente viable mientras la artillería fue un elemento escaso y no decisivo, y eso es algo que él limita al siglo XVI, viendo en Lepanto y en las grandes y artilladas galeazas venecianas el cambio de paradigma.<sup>23</sup>

Las galeras no combatían pensando en hundir al buque enemigo, sino que el objetivo era su captura. Hundirlo suponía la pérdida de provechosos recursos tanto humanos como materiales. Al capturar al enemigo se rescataban cristianos apresados, se conseguían forzados para las galeras, esclavos que se podían vender y cautivos a los cuales exigir un rescate o intercambiar por otros.<sup>24</sup> Por otro lado, el buque capturado podía incorporarse a la flota, venderse o despiezarse y lo mismo ocurría con sus materiales, bastimentos y vituallas. Muchos soldados combatían por hacerse con el lucrativo pillaje, a su vez que, si se destacaban, podían obtener el favor o una merced de su oficial o el monarca. Al rey le correspondía una parte del botín, normalmente una quinta parte (*quinto real*), aunque esto solía quedar establecido en los asientos, ordenanzas o instrucciones.<sup>25</sup> La artillería, al igual que las armas y municiones, al ser un bien tan escaso, necesitado y preciado, no era considerado como parte del botín al

<sup>19</sup> Pedro FONDEVILA SILVA y Juan José SÁNCHEZ BAENA, «Una nueva pieza de artillería de galeras del siglo XVI: el esmeril bastardo «matacapitanes»», en *Gladius*, 32 (2012): 185-210.

<sup>20</sup> OLESA MUÑIDO, *La galera en*: 67-108.

<sup>21</sup> Joseph ELIAV, «Tactics of Sixteenth-Century Galley Artillery», en *The Mariner's Mirror*, 99-4 (2013): 398-409.

<sup>22</sup> GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys*: 213.

<sup>23</sup> GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys*: 241.

<sup>24</sup> Robert C. DAVIS, *Holy War and Human Bondage: Tales of Christian-Muslim Slavery in the Early-Modern Mediterranean* (Santa Bárbara, California: Praeger Publishers, 2009).

<sup>25</sup> Manuel LOMAS CORTÉS, en su *Governing the Galleys: Jurisdiction, Justice, and Trade in the Squadrons of the Hispanic Monarchy (Sixteenth-Seventeenth Centuries)* (Leiden y Boston: Brill, 2020): 59-80, dedica parte del segundo capítulo a hablar sobre este asunto.



que los soldados tenían derecho: «que se hubieren del enemigo en mar o en alguna fuerza o pueblo (...), ora sea gruesa o menuda ha de ser para Nos».<sup>26</sup>

Las galeras españolas<sup>27</sup> eran más pesadas y lentas que las de sus rivales, principalmente porque su artillería era más pesada y transportaban más soldados.<sup>28</sup> Las venecianas contaban a su favor con ser las más artilladas, siendo estas piezas más ligeras y cortas que las españolas. A su vez, eran las más rápidas al remo, por contar con una disciplinada –y decreciente– demografía susceptible a bogar voluntariamente. Ese énfasis veneciano en la artillería se debía principalmente a su mucho más limitado –y menos confiable– número de soldados, especialmente frente a los reputados jenízaros otomanos o tercios españoles. Por su parte, las galeras otomanas (y en general las musulmanas) eran las menos artilladas, siendo sin embargo las más ligeras, marineras y veloces a la vela, además de contar con la mayor base demográfica de los tres. Por tanto, podemos decir que ninguna de estas galeras era claramente superior a las otras en su totalidad. Eso se debía a la progresiva especialización, producto de reforzar las virtudes o suplir carencias o simplemente la decisión de innovar buscando romper ese aparente equilibrio. Básicamente, la manera en que las galeras fueron construidas son el producto de las preocupaciones y prioridades tácticas de sus diseñadores.<sup>29</sup>

La Monarquía hispánica concebía las galeras no solo como buques, sino también como plataformas de combate,<sup>30</sup> y por ello, una de las principales innovaciones que se da en esta época es la aparición de la «arrumbada»: una cubierta elevada en la proa que sirve de techo a la corulla y desde donde combatía la infantería embarcada. La arrumbada no solo permitía a los soldados estar mejor situados para combatir y abordar cuando la galera embestía con su espolón al buque enemigo, sino que además ofrecía cobertura a la artillería y sus operarios en la corulla, lo que no solo permitía disparar con más acierto, sino que incluso permitía la posibilidad de recargar y poder disparar nuevamente.<sup>31</sup> Asimismo, la arrumbada permitió crear una fuerte estructura donde colocar el «árbol de trinquete».<sup>32</sup> La arrumbada es una de las princi-

<sup>26</sup> AGS, EST, leg. 445, f. 175, *Copia de la instrucción a don Juan de Cardona, general de las galeras de Sicilia*, Madrid, 29 de febrero de 1568.

<sup>27</sup> Las galeras españolas compartían muchas similitudes con las cristianas de la cuenca del Mediterráneo occidental: francesas, genovesas, pontificias y del resto de Italia, así como maltesas.

<sup>28</sup> AGS, EST, leg. 445, f. 118, *Felipe II a García de Toledo*, El Bosque de Segovia, agosto de 1566.

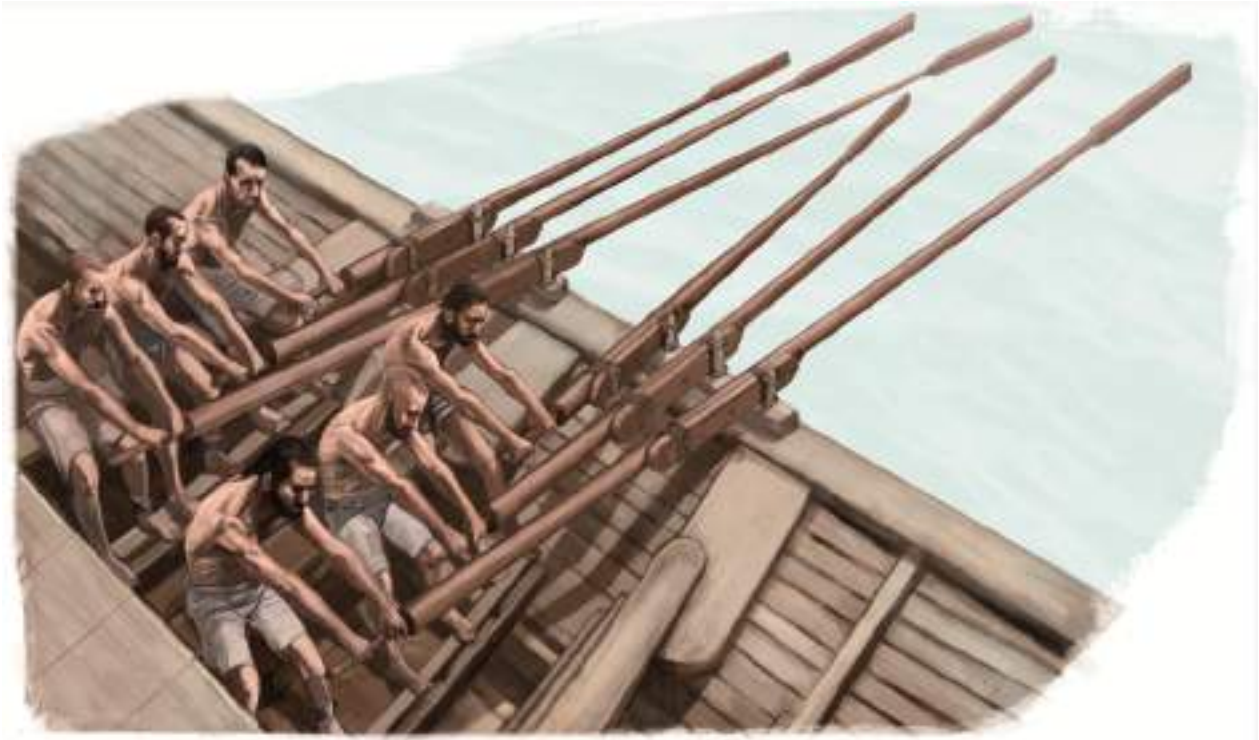
<sup>29</sup> GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys*, 220 y ss.; BARBERO, *Lepanto. La battaglia dei tre imperi* (Bari: Editore Laterza, 2010): 136 y ss.

<sup>30</sup> Este es uno de los motivos por el que las galeras y el modo de hacer la guerra en el Mediterráneo fuesen vistos como la versión marítima de la aristocrática guerra caballeresca. I. A. A. THOMPSON, «The Spanish Armada: Naval Warfare between the Mediterranean and the Atlantic», en *England, Spain and the Gran Armada 1585-1604. Essays from the Anglo-Spanish Conferences, London and Madrid 1988*, M.<sup>a</sup> J. Rodríguez Salgado y S. Adams (eds.) (Edimburgo: John Donald Publishers, 1991): 71.

<sup>31</sup> José María BLANCO NÚÑEZ, «El combate naval: táctica, buques, mando y organización», en *Edad Moderna*, vol. I. *Ultramar y la Marina*, H. O'Donnell y Duque de Estrada (coords.), en *Historia Militar de España*, H. O'Donnell y Duque de Estrada (dirs.) (Madrid: Ministerio de Defensa y CEHISMI, 2012): 315-364.

<sup>32</sup> Pedro FONDEVILA SILVA, «Tipología de las galeras españolas del siglo XVI (1)», en *Revista de Historia Naval*, 28, 110 (2010): 25.

pales diferencias regionales en el diseño de las galeras. Las venecianas y otomanas –salvo excepciones– no solían llevar arrumbada, mientras que los estados de la cuenca occidental como Francia o los estados italianos decidieron adoptar ese diseño, del cual tenemos evidencias desde 1535, gracias a los tapices encargados por Carlos V sobre su expedición a Túnez.<sup>33</sup>



**Boga a tercerol. (Dibujo: José Luis García Morán).**

Otro gran cambio que se produce entre las galeras españolas es el cambio en el sistema de boga. La «cámara de boga» era donde estaban situados los bancos donde se sentaban los remeros y desde donde se accionaban los remos –en su conjunto «palamenta»– con los que se impulsaba la nave. En las galeras ordinarias, la cámara de boga medía más de treinta metros de «eslora» (largo) y entre ocho y nueve metros de «manga» (ancho), y a cada banda se colocaban los bancos, siendo ocupados por un número variable de remeros, dependiendo de la época, el tamaño y el sistema de boga, aunque lo habitual era que hubiese entre tres o cuatro remeros por banco, aunque podían llegar a los siete. A comienzos del siglo XVI, las galeras se armaban «a tercerol», eso suponía que en cada banco bogaban tres remeros, empuñando cada uno su propio y distinto remo, los cuales iban armados sobre la misma «postiza» (pieza que recorría las bandas de la galera y donde se apoyaba el remo).<sup>34</sup> A los remeros a tercerol se les conocía por nombres distintos según en la posición que bogasen: al que

<sup>33</sup> FONDEVILA SILVA, «Evolución y análisis de»: 153-171; GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys*: 220-224; OLESA MUÑIDO, *La galera en*: 25-34.

<sup>34</sup> OLESA MUÑIDO, *La galera en*: 35-36.

manejaba el remo más largo y estaba sentado más cerca de la «crujía»<sup>35</sup> era llamado «tercerol»; el que manejaba el más corto se sentaba más cerca de la borda y era el «bogavante»; mientras que «postizo» era el nombre que designaba al remero sentado en medio y empleaba un remo de un tamaño intermedio a los otros dos.

A mediados de siglo las galeras españolas empiezan a armarse «a galocha», sistema donde los remeros comparten un único gran remo. Este tipo de boga permanecerá hasta la desaparición de las galeras hispánicas al comienzo del siglo XIX.<sup>36</sup> El cambio no fue abrupto ni injustificado, y se experimentaron con otras alternativas. En la jornada de Túnez, las galeras del emperador se armaron «a quarterol», bogando cuatro remeros por banco y empleando cada uno de ellos un remo distinto. Olesa Muñido explica como hecho que, en 1546, el capitán de las galeras de España, Bernardino de Mendoza, con sus galeras a tercerol, pierde durante una tempestad dos tercios de sus remos y, para suplir la ausencia de repuestos, ordenó que los remeros de cada banco bogasen el mismo remo. Aparentemente, a partir de ese suceso se generaliza en la Monarquía las galeras a galocha.<sup>37</sup>

La rival –y a veces aliada– Venecia mantuvo sus galeras armadas a tercerol, pues era un sistema de boga que permitía dar más velocidad a la galera y facilitaba la maniobra, además la Serenísima contaba con los *buonavoglia*, experimentados remeros a sueldo.<sup>38</sup> Pero también experimentó con sistemas alternativos. Inspirado por las galeras de la antigüedad, en 1525, el humanista y profesor de griego Vettor Fausto, propuso a Venecia construir una galera que contase con cinco remos por banco en lugar de los tres empleados a tercerol. La idea detrás era conciliar tamaño con velocidad, es decir construir una galera más grande y pesada, pero sin tener que renunciar a la agilidad y rapidez de una galera ordinaria. El Consejo de los Diez aprobó su plan en 1526, y tres años después, su *quinquereme* de veintiocho bancos derrotó en una competición a una galera ordinaria armada a *terzaruolo*.<sup>39</sup> La galera *quinquereme* fue enviada a proteger los *Domini da Mar* de la República, recibiendo elogios por su buen desempeño. Aunque hubo peticiones de capitanes y se planearon construir más galeras siguiendo este diseño. Por diferentes motivos, esto finalmente no sucedió, y el diseño de este buque murió con su creador.<sup>40</sup>

Los motivos por los que la Monarquía Católica optó por armar sus galeras a galocha fueron principalmente económicos y logísticos. Resultaba de una gran complejidad logística fabricar y mantener en los arsenales en la cantidad y proporción reque-

<sup>35</sup> El espacio entre popa y proa en medio de la cubierta del buque.

<sup>36</sup> FONDEVILA SILVA, «Evolución y análisis de»: 152.

<sup>37</sup> OLESA MUÑIDO, *La galera en*: 36.

<sup>38</sup> Luca LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna* (Milán: Selene Edizioni, 2003).

<sup>39</sup> Joseph ELIAV, «The Oar System of the Venetian Quinquereme», en *The Mariner's Mirror*, 98-3 (2012): 285-300.

<sup>40</sup> Lilia CAMPANA, «The Defence of the Venetian *Dominio Da Mar* in the Sixteenth-Century: Ship Design, Naval Architecture, and the Naval Career of Vettor Fausto», en *A Military History of the Mediterranean Sea. Aspects of War, Diplomacy, and Military Elites*, G. Theotokis y A. Yildiz (eds.) (Leiden: Brill, 2018): 44-78.

rida los distintos tipos de remo empleados a tercerol. En cambio, el único remo empleado a galocha era construido con madera de haya y medía entre once y doce metros. Era por tanto un remo «estándar» que servía para todas las galeras, lo cual lo hacía mucho más versátil y, sobre todo, económico, pues la cantidad de remos requeridos por galera era mucho menor. Los remos eran uno de los recambios más esenciales de las galeras.<sup>41</sup> Estos se partían con facilidad en combates y tempestades y, por tanto, su necesidad era constante.<sup>42</sup> Otra gran ventaja resultaba en que el adiestramiento de los remeros resultaba mucho más sencillo.<sup>43</sup>

Estos remos largos que acabaron predominando eran llamados *de manilla*, mientras que quienes los accionaban eran denominados *gente de remo*.<sup>44</sup> Eran una parte indispensable de la tripulación, y a su vez, el escalafón más bajo. La dureza del trabajo, las malas condiciones alimentarias y sanitarias, lo mal pagado que estaba y los obvios riesgos de la mar y de la guerra, provocaron que siempre hubiera una carencia de remeros libres a sueldo, conocidos como *buenas boyas*.<sup>45</sup> Ellos fueron la minoría y, por ello, hubo de llenar los bancos de las galeras con remeros forzados: esclavos, cautivos y criminales. Estos últimos, condenados a remar como parte de su sentencia o conmutando la pena de muerte por el remo. Los «forzados», también llamados «galeotes» y «chusma», remaban encadenados, hundiéndose con el barco en caso de naufragio.<sup>46</sup>

<sup>41</sup> Lo mismo ocurría con las entenas, árboles, jarcia o velas. Las galeras transportaban estos recambios con ellas, razón por la cual, entre la gente de cabo, había maestros de aja, calafates, remolares y otros operarios embarcados. Cuando estos recambios se agotaban, debían ir a aprovisionarse a alguna de las bases habituales, como Barcelona, Cartagena, Málaga, Gibraltar o El Puerto de Santa María, lugares donde habitualmente también invernaban las galeras. Cuando estos recambios no estaban disponibles, las galeras no podían continuar navegando. AGS, GyM, leg. 73, f. 92, *Relación de las necesidades de las galeras de Sancho de Leyva*, Madrid, 18 de diciembre de 1570.

<sup>42</sup> «En esta caza que se dio a las galeotas, rompieron algunas galeras las entenas y otras [los] remos por la mucha mar y mal tiempo que hizo y de todo esto [recambios] no hay aquí ninguna cosa»: AGS, EST, leg. 445, f. 18, *Copia de la que se escribió a S. M.*, Cartagena, 21 de septiembre de 1569.

<sup>43</sup> OLESA MUÑIDO, *La galera en*: 37 y ss.

<sup>44</sup> José Manuel MARCHENA GIMÉNEZ ha estudiado a estas gentes en su magnífica y muy recomendable tesis doctoral titulada «La vida y los hombres de las Galeras de España (siglos XVI-XVII)» (Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2010). Remitimos al lector a esta obra para ahondar en esta interesante temática. La ya referida obra de LO BASSO –su tesis doctoral–, *Uomini da remo* es un excelente estudio con el que obtener una visión global de la gente de remo en época moderna, pues, a pesar de prestar especial atención a los remeros venecianos, también dedica gran número de páginas a las galeras y los remeros de otras naciones (turcos, franceses, genoveses, españoles, etc.).

<sup>45</sup> «Ya no hay hombre que quiera entrar en galera (...), es bien verdad que caen muchos de ellos enfermos y algunos comienzan a morirse»: AGS, EST, leg. 1.403, f. 114, *Juan Andrea Doria a S. M.*, Génova, 13 de marzo de 1573.

<sup>46</sup> Debido al mal tiempo, una galera cargada de pasajeros que se dirigía a Marsella se hundió justo en la costa de Génova, falleciendo ahogados alrededor de cuatrocientas personas. En el relato de esta tragedia, que el embajador califica como «el mayor desastre que sucedió a galera», dice que desde la ciudad se envió otra galera en ayuda y gente arribó hasta la quilla galera volcada «y dio golpes para ver si en las cámaras había vivos algunos, pero no respondió ninguno, ni halló persona, sino dos o tres forzados que estaban colgados de las cadenas y estaban vivos. Los cuales, por ser el viento tan recio, no los pudieron ayudar», AGS, EST, leg. 1.391, f. 11, *Gómez Suárez de Figueroa a Felipe II*, Génova, 22 de marzo de 1562.

Muchos de ellos, una vez cumplida su sentencia, al no contar con otras alternativas o forzados a ello, no les quedó más remedio que seguir remando como buenas boyas. Por lo que podemos decir que lo que logró impulsar a las galeras del rey fueron principalmente la pobreza y el crimen.<sup>47</sup>

El gradual aumento, tanto de las galeras requeridas como del tamaño de las mismas, hizo que se elaborase un nuevo ordenamiento jurídico en torno a la pena de galeras. La *Pragmática de Tordesillas* de 1510 y la *Pragmática de Burgos* de 1524 asentaron las bases jurídicas de esta pena de antiguo origen. Fue Carlos V quien instituyó definitivamente la pena de galeras como alternativa a los criminales, en sustitución de las penas de mutilación en la *Pragmática de 31 de enero de 1530*. Aunque, en principio, solamente se utilizaba la pena para delitos de gravedad, pronto –debido a la urgente y creciente necesidad bélica– se fue derivando a delitos menos graves, como el hurto, el adulterio o, incluso, otros más leves, como la mendicidad. Numerosas pragmáticas a lo largo de los siglos XVI y XVII fueron flexibilizando las sentencias que condenaban a galeras. Por enumerar solo algunas: en las de 1566 se ampliaron mucho los casos para ser condenado a galeras, como a maridos que no controlaran el cuerpo de sus mujeres, a los que se casaban dos veces, a los que cometían hurtos menores, a salteadores o a testigos falsos; las de 1568 incluyeron también a los fabricaran y vendieran dados, jugasen con ellos o los tuvieran; las de 1633 condenaban a los gitanos si salían de los lugares donde vivían o si eran prendidos con arma de fuego; y las de 1639 condenaban a remar a aquellos que juraron en vano en el nombre de Dios. Prácticamente todo acusado podía ir a galeras.<sup>48</sup>

Como ya hemos explicado, el principal fin de la galera era el bélico. A pesar de ello, y de su poco calado, las galeras ya desde el siglo XIII eran también empleadas para llevar mercaderías. Esta doble función militar-comercial fue una práctica que la Corona permitía en las galeras a su servicio al considerarla necesaria: «porque los sueldos de los oficiales principales que gobiernan la galera son bajos y para que sirvan con más voluntad y cuidado, es necesario hacerles alguna gratificación, os damos comisión para que les podáis permitir que lleven alguna cosa moderada».<sup>49</sup> Sin embargo, tan solo cuatro años después de esas instrucciones, esa práctica hasta entonces tolerada, pasa estar tajantemente prohibida y castigada:

Conviene que las dichas nuestras galeras anden desembarazadas y ligeras como es necesario para el navegar y para las ocasiones que ocurren de pelear, y así mismo, no deben ser embarazadas ni ocupadas con otra ninguna cosa fuera de nuestro servicio y del efecto para que son. No habéis de dar lugar ni permitir que se carguen, ni pasen, ni lleven en ellas mercancías de una parte a otra ni otros cargos que las ocupe y embarace (...). Tendréis cuidado de que esto se castigue en los que [lo] contrariasen.<sup>50</sup>

<sup>47</sup> MARCHENA GIMÉNEZ, «La vida y los hombres»: 88-90.

<sup>48</sup> MARCHENA GIMÉNEZ, «La vida y los hombres»: 90-99.

<sup>49</sup> AGS, GAL, leg. 1, ff. 33r-35r, *Copia del título que tuvo don García de Toledo de capitán general de la Mar*, Barcelona, 10 de febrero de 1564.

<sup>50</sup> AGS, EST, leg. 445, f. 175, *Copia de la instrucción*.



Uno de los aspectos más criticados del exitoso socorro de Malta de 1565 fue los muchos contratiempos habidos y la consiguiente lentitud de la Monarquía en movilizar y aprestar sus galeras en ayuda de los defensores. Esa problemática no era consecuencia exclusiva del uso comercial del buque, sino uno más de los elementos que complicaban y ralentizaban la siempre desafiante logística, en unas galeras que ya tenían reputación de ser pesadas y más lentas que las rivales.<sup>51</sup> Asimismo, con esta tajante decisión, se quería evitar que los capitanes de las galeras –especialmente los *particulares*– rehuyesen el combate. Al implícito y evidente riesgo de perder la vida, se le añadía el de perder la hacienda, al arriesgarse a combatir con una galera –de su propiedad– lastrada por el cargamento de riscas mercaderías.<sup>52</sup> Es por ello que, en el contexto de la nueva Liga Santa proyectada contra los otomanos, el rey buscase «que se excusen y cesen los inconvenientes y excesos que hasta aquí ha habido en esto», destinando las galeras al «efecto para que son», el militar.<sup>53</sup>

Es precisamente durante la primera mitad del reinado de Felipe II que, poco a poco, la Corona fue tomando el control y la administración directa sus escuadras de galeras, limitando los asientos con particulares a las genovesas y las de otros potentados o señores italianos.<sup>54</sup> El elevado y creciente coste y los numerosos quebraderos de cabeza que ocasionaban la administración directa, hicieron que el rey y sus ministros se replanteasen en numerosas ocasiones el retomar el mucho más cómodo y asequible –pero menos fiable– sistema del asiento. Una cuestión que seguirá irresuelta a la muerte de Felipe II.<sup>55</sup>

## Tipologías y evolución de las galeras: la Real de don Juan de Austria

Durante el reinado de Carlos V, se consideraba una «galera ordinaria» –también llamada «sutil» o «sencilla»– a la dotada de veinticuatro bancos por cada banda y armada a tercerol. Décadas más tarde, en el reinado de Felipe II, una galera ordinaria era aquella que contaban con veintiséis bancos por banda y armadas a galocha.<sup>56</sup> Dado que no existían planos de construcción de galeras, y que estas se levantaban a partir

<sup>51</sup> Matteo Zane en 1584, las galeras hechas en Barcelona «Son galeras muy pesadas y toscamente trabajadas», en Eugenio ALBÈRI, *Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato durante il secolo decimosesto* (Florenca: Società Editrice Fiorentina, 1861), serie 1, vol. 5: 352.

<sup>52</sup> AGS, EST, leg. 446, s. f., *El discurso que el secretario Monreal hizo sobre acrecentar el número de galeras en el Reino de Sicilia*, [ca. 1556].

<sup>53</sup> AGS, EST, leg. 445, f. 175, *Copia de la instrucción*.

<sup>54</sup> AGS, EST, leg. 444, f. 43, *Relación de las personas que ofrecen de armar galeras para el servicio de S. M.* [ca. 1565].

<sup>55</sup> THOMPSON, «Las galeras en»: 97-98.

<sup>56</sup> José Luis CASADO SOTO, «Aproximación a la galera española en el Mediterráneo durante la época de Felipe II», en *Felipe II y el Mediterráneo: La monarquía y los reinos II*, E. Belenguer Cebrià (coord.) (Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V), 1999, vol. 4: 341-342.

de unos «gálibos» –que el maestro de aja solía proteger celosamente–<sup>57</sup> no se pueden establecer unas dimensiones exactas y normativas para las galeras, pues no solo el diseño y el maestro, sino también la madera o la tradición constructiva, así como la época, condicionaban las dimensiones de las galeras. A pesar de ello, se suelen aceptar como referencias válidas que una galera ordinaria española del siglo XVI tenía 47 metros de eslora, 5,8 metros de manga y 1,8 metros de calado, pudiendo desplazar unas 270 toneladas métricas. Una galera ordinaria veneciana de la misma época medía 41,64 metros de eslora, 5,20 metros de manga y 1,40 metros de calado, desplazando unas 180 toneladas métricas.<sup>58</sup>

A las más grandes o las que superaban el número de bancos ordinario se las denominaba «galeras bastardas». También eran denominadas «galeras de fanal»,<sup>59</sup> pues normalmente servían como galeras capitanas o patronas, es decir, las galeras en que embarcaba el general o segundo al mando de la respectiva escuadra de galeras. Estas galeras también solían ir más reforzadas, tanto de gente como de armas.<sup>60</sup> Ello comportaba que se contasen «cada galera bastarda (...) por dos galeras cada una».<sup>61</sup> Tal crecimiento del tamaño y cambio del sistema de propulsión fue, como ya hemos visto, consecuencia de varios factores, entre los que más destaca el paulatino protagonismo de la artillería. La progresivamente más eficaz artillería –de bronce– fue el elemento que, en mayor medida, condicionó la evolución del diseño de las galeras durante el siglo XVI, que la fueron incorporando cada vez más en mayor cantidad y de mayor calibre. Desde luego, no fue el único factor condicionante, puesto que también contó la necesidad de transportar un número más elevado de soldados, y la cuestión del prestigio, concretado en que las galeras capitanas y las reales fueran de treinta –a veces más– bancos por banda.<sup>62</sup>

Dentro del tipo general descrito para la familia náutica de las galeras pueden ser incluidas otras múltiples variantes. Las «galeazas» eran pesadas galeras de gran tamaño, poco maniobrables, que contaban con «castillos» a proa y a popa, sumamente artilladas y con una arboladura de tres palos (mayor, trinquete y mesana). Eran una modificación para uso militar de las grandes galeras de mercancías. Siguiendo las referencias dadas por Joseph Furttenbach en su *Architectura Navalis* (1629), tenemos que una galeaza medía 51,5 metros de eslora y una manga que, incluyendo sus salientes, llegaba a los 10,5 metros. En cada uno de sus castillos se colocaban baterías de ocho piezas de artillería, y en cada banda, unas dieciocho piezas de diferente calibre.

<sup>57</sup> Plantillas utilizadas por los carpinteros de ribera para construir las cuadernas y otras piezas de los barcos.

<sup>58</sup> OLESA MUÑIDO, *La galera en*: 200.

<sup>59</sup> En referencia al farol o faroles de gran tamaño que portaban en la popa, y que no solamente servía para iluminar y comunicar, sino como distintivo de estatus y prestigio, puesto que las galeras que hubiera atrapado a otra enemiga se ganaban el derecho a portar fanal.

<sup>60</sup> FONDEVILA SILVA, «Tipología de las galeras»: 46.

<sup>61</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 220, *Advertimiento del capitán Antonio de Alzate tocantes a la fábrica de galeras que se hacen en Barcelona*, [Barcelona], 1588.

<sup>62</sup> CASADO SOTO, «Aproximación a la galera»: 342-344.

Toda esa artillería requería de una gran dotación, que además había de resguardarse, por ello, estaba también reforzada con paveses y parapetos, desde donde, a su vez, abrían fuego los arcabuceros. Estas pesada galeras requerían la fuerza de suficientes brazos para moverla, y es por ello que contaba con hasta treinta y dos bancos, donde hasta seis y siete remeros bogaban a galocha.<sup>63</sup>

En el extremo opuesto, con dimensiones más exiguas que la galera ordinaria, destaca la «galeota». Normalmente contaba con un solo palo, unos veinte bancos por banda (aunque podían ser menos) e iba menos artillada. Por sus reducidas dimensiones –20 metros de eslora y 4,5 metros de manga–, pero similar fisonomía, eran también referidas como «medias galeras». <sup>64</sup> El principal activo de esta nave era su agilidad y rapidez, y era una las predilectas empleadas por los corsarios de Berbería. Otras tipologías más reducidas, pero también pertenecientes a la familia de las galeras fueron las «fustas», los «bergantines», las «fragatas», las «falúas» o los «grips», embarcaciones más reducidas, ligeras y veloces, de entre cinco a quince bancos.<sup>65</sup>

Volviendo nuestra atención a las galeras reales, debe hacerse una distinción entre una designada como real y otra construida como real. En el mundo naval, siempre ha existido la tendencia de emplear las mejores o más grandes naves como buque almirante, y en adornar o bautizar como *Real* al buque en el que iba el rey o alguien de la familia real, o que debía representar su poder o persona. Las galeras no fueron una excepción. De esa manera se llamaba la galera en la que viajó el rey Fernando el Católico a Nápoles en 1506, o la que empleó el emperador Carlos para ir a Italia en 1529.<sup>66</sup> Pero eran todas galeras bastardas. Así nos describe a algunas de ellas el encargado de la ornamentación de la galera real:

En nuestros tiempos se hacen carracas y galeazas que tienen remos por las partes junto al agua, y eran más para regalo, y ostentación, que, para provecho y agilidad, la cual procuraron algunos capitanes en sus galeras, como Don Álvaro [de] Bazán, [quien] hizo una [de] treinta bancos y navegó con ella, aunque duró poco tiempo el poderse mover. La del príncipe Andrea Doria, la galera bastarda era de treinta bancos, que fue mayor que las ordinarias de a veinticuatro bancos, la cual se hizo para el pasaje de S. M. cuando [el] Príncipe [Felipe] pasó a Flandes, de Barcelona a Génova. Era de grutescos toda labrada y dorada con figuras sin orden ni que tuviesen algún fin, como lo lleva esta [la *Real*]. (...) La galera de Don García de Toledo que hizo bastarda de treinta y cinco bancos que había de bogar de nueve a nueve por banco, no fue de efecto y así quedó en Mesina (...). Pialí Bajá cuando vino a la jornada de Malta, llevó la galera capitana suya que por todas aquellas partes de Europa y Asia no la había más hermosa

<sup>63</sup> OLESA MUÑIDO, *La galera en*: 268-281.

<sup>64</sup> OLESA MUÑIDO, *La galera en*: 263.

<sup>65</sup> FERNÁNDEZ IZQUIERDO, «Astilleros y construcción naval»: 39-40.

<sup>66</sup> Así como la galera real construida en 1431 para Alfonso el Magnánimo. Por JUNYENT I MOLINS, «“Als calafats e mestres d’axe e altres qui obrat e lavora ban”. La construcción de la galera real de Alfonso el Magnánimo en 1431», en *Trabajar en la ciudad medieval europea*, J. Á. Solórzano Telechea y A. Sousa Melo (coord.) (Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2018): 209-235.

ni más grande. Era de treinta y cinco bancos de largo, y excedía a todas las demás en once bancos. La popa de ella era tallada toda y dorada y toldada ricamente con paños de brocado y sedas muy finas y ricas de diversos colores.<sup>67</sup>

En el contexto de la Liga Santa, se acuerda que el capitán general de las fuerzas combinadas cristianas sea el medio hermano de Felipe II. Don Juan de Austria, aunque bastardo, no dejaba de ser miembro de la familia real, e iba a capitanear y representar ante Venecia y el Papa y contra la Sublime Puerta (propietario de la galera más bella), no solo a la Monarquía católica, sino al rey y a la dinastía. Es por ello que Felipe II decidió encargarse de la construcción para la ocasión una «galera extraordinaria». La *Real*, fabricada para don Juan en Barcelona en 1568 –y cuya reconstrucción aproximada se exhibe en el Museu Marítim de Barcelona–<sup>68</sup> fue la primera expresamente construida como galera real, sentando un precedente y creando con ella una nueva tipología de galera.<sup>69</sup> La galera real no solo se convertirá en la «cabeza de las demás galeras de la armada de Vuestra Majestad»,<sup>70</sup> sino también de la cristiandad. En 1594, ya lejos del contexto de la Liga Santa y sin un capitán de la familia real –siendo capitán general Juan Andrea Doria–, su estatus prevalecerá frente a las demás galeras, incluidas las del pontífice: «Su Santidad ha reparado en que el estandar-te de su capitana vaya debajo del de la real de Vuestra Majestad».<sup>71</sup>

Felipe II escribió al virrey Mendoza dándole instrucciones muy precisas sobre cómo debía ser la galera extraordinaria destinada para su hermano. El rey, aunque se fiaba de su maestro mayor –el genovés Bautista Jordán–, quería una obra sin fallas y por ello puso especial énfasis en que esta fuese vigilada por más que de costumbre:

Habiéndose entendido que la galera capitana en que navegaba don García de Toledo esta de manera que no puede servir con seguridad nos ha parecido que se haga otra en su lugar para la persona del Ilustrísimo Don Juan de Austria nuestro muy caro y muy amado hermano que sea de veinte y ocho bancos, y otra que sirva de capitana de las galeras de España que tampoco la hay, y que esta sea de veinte y seis bancos y porque la una y la otra conviene que se fabriquen con brevedad man-

<sup>67</sup> Juan DE MAL LARA, *Descripción de la Galera Real del Serenísimo Señor Don Juan de Austria* (Sevilla: Sociedad de Bibliófilos Andaluces, 1876), vol. 1: 52-53.

<sup>68</sup> Sobre su exactitud, remitimos al lector a la tesis doctoral de FONDEVILA SILVA, «Evolución y análisis de»: 377-389. Sus tesis y apuntes, que los autores de esta obra compartimos, advierten la existencia de una serie de errores, como, por ejemplo, el diseño de casco y la estructura de la popa, que son anacrónicos al ser estos elementos propios del siglo XVII. Asimismo, destaca el error del color, pues la obra muerta de galera de don Juan –tal y como está documentado–, se pintó de negro brillante en lugar de rojo. Estos errores, aunque de consideración, son justificables debido a la inexistencia de planos y la falta de datos e información entre el equipo durante esa época. A pesar de ello, eso no invalida la réplica como espectacular y aleccionadora pieza de museo que es, pues consigue transmitir al visitante la dimensión, y complejidad de las galeras que poblaron el Mediterráneo moderno.

<sup>69</sup> FONDEVILA SILVA, «Tipología de las galeras»: 47.

<sup>70</sup> AGS, EST, leg. 1.424, f. 149, *Juan Andrea Doria a S. M.*, Pegli, 21 de noviembre de 1592.

<sup>71</sup> AGS, EST, leg. 1.426, f. 130, *Juan Andrea Doria a S. M.*, Nápoles, 17 de septiembre de 1594.

daréis que desde luego sin perder tiempo se corte la madera necesaria para esto y ponga en parte donde se seque y sazone, y se vaya haciendo la clavazón y que lo uno y lo otro sea muy bueno y de la calidad y bondad que se requiere encomendándolo a personas de experiencia que lo vean, que aunque el dicho maestro Bautista tendrá cuidado de esto, todavía es bien que haya quien lo mire y que la trabazón y encaje de las tablas y de lo demás vaya fuerte y como conviene y que tengan su tamaño y proporción y que conforme a aquel, sean las maderas y clavazón que se le echare. Que como han de ser galeras extraordinarias convendrá hacerlo todo diferentemente de las otras galeras. Y estando curadas las maderas y apunto todo lo necesario para hacerlas, mandareis que se ponga mano en la obra y que se continúe hasta que se acaben.<sup>72</sup>

Los veintiocho bancos inicialmente proyectados para la *Real*, se aumentarán a treinta y dos. En cuanto al tamaño: «ha de tener la dicha galera (...) sesenta y seis guas de largueza».<sup>73</sup> La gua es una antigua medida de construcción naval mediterránea. Según Fondevila, la «gua española» equivalía a 75,78 cm. El «palmo de gua» era el submúltiplo de la misma y era también comúnmente empleado y equivalía a un tercio de gua, es decir a 25,26 cm.<sup>74</sup> La gua variaba ligeramente según la ribera, pero mantenía unas medidas muy similares, con la excepción de la «gua de Barcelona» que equivalía a 64,79 cm.<sup>75</sup> Lo más probable, dado que el maestro de aja encargado de su construcción fue el genovés Bautista Jordán, es que la gua que se emplease fuese la «gua genovesa» que equivalía a 74,4 cm.<sup>76</sup> La medida genovesa sería la habitual, especialmente a partir de los años sesenta del siglo XVI. Así nos lo hace saber el superintendente Ramon d'Oms en 1600: «Las medidas con que más ordinariamente se suelen fabricar galeras, así en estas atarazanas como en otras, es de cincuenta y nueve guas genovesas de roda á roda».<sup>77</sup> Probablemente, su uso en Barcelona era consecuencia no solo de las contrataciones masivas de carpinteros, sino de la preponderancia de maestros mayores de ese origen para el atarazanal catalán. Sea como fuere –y si exceptuamos la gua de Barcelona–, la quilla (con sus rodas) de la galera de don Juan debió medir unos 50 metros.

Desde la corte, se escribió al virrey de Nápoles informando sobre ello y solicitando que «con toda brevedad» enviase a Barcelona lo que se le requería para ello.<sup>78</sup> En el memorial, se requerían un total de dieciocho tablas de madera de nogal de dife-

<sup>72</sup> AGS, GyM, leg. 72, f. 51, *Felipe II a Francisco Hurtado de Mendoza*, El Escorial, 18 de enero de 1568.

<sup>73</sup> FONDEVILA SILVA, «Tipología de las galeras»: 47

<sup>74</sup> FONDEVILA SILVA, *Diccionario Español de*: 255-256 y 481.

<sup>75</sup> Iñaki MORENO EXPÓSITO y Marcel PUJOL I HAMELINK, «Arqueologia a la Drassana: l'evolució de l'edifici quan s'hi construíen galeres», en *Tribuna d'Arqueologia 2012-2013* (Barcelona: Generalitat de Catalunya, 2015): 188.

<sup>76</sup> Michele Giuseppe CANALE, *Storia della repubblica di Genova* (Florenca: Felice Le Monnier), 1860, vol. 2: 608-609.

<sup>77</sup> AGS, GyM, leg. 567, f. 135, *Lo que contiene la relación de los defectos que dicen que se hallan en las galeras que se vararon en el atarazanal de Barcelona en año de 1600*, Barcelona, 31 de octubre de 1600.

<sup>78</sup> AGS, EST, leg. 445, f. 102, *Felipe II a Per Afán de Ribera*, Madrid, 26 de abril de 1568.



rentes tamaños y medidas destinadas para hacer la estructura de la popa de la *Real*. Asimismo, se pedían «cien remos de galocha de la largaria de cincuenta y siete palmos cada uno y un palmo y tres cuartos de ancharia de pala» y otros cien de cincuenta y un palmos y palmo y medio de pala para la capitana de España, que debían cortarse «en buena luna».<sup>79</sup>

Mientras el buque se construía en Barcelona, su ornamentación –supervisada inicialmente por el capitán Sancho Martínez de Leyva y, más tarde, por el conde de Monteagudo de Mendoza–, se hacía en Sevilla. Originalmente, la parte artística fue encargada a Juan Bautista Castello, *el Bergamasco*, pero tras su fallecimiento, se le encargó a Juan de Mal Lara, que modificó parte de los diseños y el relato ideado por él.<sup>80</sup> El programa iconográfico –concentrado en la popa– fue concebido como el de un monumento lleno de referencias divinas y fábulas de la antigüedad, celebrando los grandes hechos de la historia y de la dinastía, además de las conquistas de la virtud humana.<sup>81</sup> Lo que pretendía Felipe II era que:

Se hiciese una Galera Real, que en grandeza y ligereza llevase grande ventaja a las ordinarias, y fuese adornada de la escultura, y pintura, que la pudiese hacer más vistosa, y de mayor contemplación acompañándola de historias, fábulas, figuras, empresas, letras, jeroglíficas, dichos y sentencias, que declarasen las virtudes que en un Capitán General de la Mar han de concurrir, y que la misma galera sirva de libro de memoria que a todas horas abierto amoneste al Señor Don Juan en todas sus partes lo que debe hacer.<sup>82</sup>

La nómina de artistas para la realización de una obra tan extraordinaria tuvo que ser numerosa, pero Mal Lara cita solo a tres: Benvenuto Tortello, recién nombrado maestro mayor de la ciudad, que se encargaría de la parte arquitectónica; Pedro de Villegas en la parte pictórica y, por último, Juan Bautista Vázquez y su taller, encargados de la labor escultórica.<sup>83</sup> Una vez acabada la obra en Barcelona, el buque fue llevado hasta Sevilla en 1569, por el capitán Antonio de Alzate:

Traía cuerpo de un bajel grande y hermoso con sus bacalares, postizas, batallolas, batallolotas, bancos, redañas [peañas], remidres [remiches], rejoles y ballesteras, su

<sup>79</sup> Eso significaría que los remos de la *Real* medían más 14 metros de largo y unos 0,43 metros de pala; mientras que los de la capitana medían más de 12,5 metros de largo y más de 0,37 metros de pala. AGS, EST, leg. 445, f. 103, *Copia de la relación que se envió al virrey de Nápoles para las cosas que ha de proveer para las dos galeras que se han de hacer en Barcelona, la Real para el Señor Don Juan de Austria y la capitana de España*, [Madrid, 26 de abril de 1568].

<sup>80</sup> Sobre la decoración, iconografía y significado, recomendamos la lectura de Sylvène Édouard, «Argo, la galera real de Don Juan de Austria en Lepanto», *Reales Sitios. Revista del Patrimonio Nacional*, 172 (2007): 4-27; así como Emma CAMARERO CALANDRIA, *La galera Real de Lepanto: Arte, propaganda y poder en la España del siglo XVI* (Córdoba: Almuzara, 2021).

<sup>81</sup> Vicente LLEÓ CAÑAL, *Nueva Roma. Mitología y humanismo en el Renacimiento sevillano* (Madrid: Centro de Estudios Europa Hispánica, 2012): 78-82.

<sup>82</sup> MAL LARA, *Descripción de la Galera*: 47-48; también en FONDEVILA SILVA, «Evolución y análisis de»: 14-15.

<sup>83</sup> Jesús Ángel PORRES BENAVIDES, «La técnica de Juan Bautista Vázquez el Viejo» (tesis doctoral inédita, dirigida por F. Moreno Cuadro, Córdoba: Universidad de Córdoba, 2014): 500-501.

cursea [crujía] entera, con sus cuarteles hasta el tabernáculo, con el suelo vivo de la popa y la proa con sus arrumbadas y espolón, su árbol y esquife, toda negra y puesta en el río [Guadalquivir].<sup>84</sup>

Las galeras anteriores al siglo XIII llevaban el casco de color negro, debido al alquitrán o brea con que se las protegía. A partir del siglo XIII se empieza a emplear y a popularizar el uso del color rojo para la obra muerta, es decir, la superficie del casco comprendida entre la línea de flotación y la borda. Ese será hasta el siglo XIX el color que la gran mayoría de galeras emplearon. El color rojo se hacía con aceite de *quelves*<sup>85</sup> que servía de imprimación para el almagre disuelto en él. Por su parte, la carena u obra viva, es decir, la parte del casco que iba sumergida (y que más había que proteger y mantener), una vez calafateadas las costuras, se protegía todo con una capa de sebo (grasa animal), que no solo le otorgaba un color blanco, sino que le servía para reducir la resistencia hidrodinámica del casco. Aunque no hemos encontrado detalles más concretos sobre el pintado de la galera real, creemos –al igual que Fondevila– que el negro de la galera real no se debía a la brea, sino a un barniz o lacado que le otorgaba un color negro brillante.<sup>86</sup>

Parece ser que eso causó una profunda impresión tanto en aliados como enemigos, que pasaron a adoptar la práctica, siendo después de Lepanto cuando empezamos a encontrar representaciones pictóricas y referencias documentales al color negro o barnizado de las galeras. Un proceso caro y, por tanto, reservado –en principio– solo a las galeras de mando. En el siglo XVII, durante el reinado de Luis XIV, Francia se hizo fuerte en la mar y quiso asentar su primacía no solo en lo militar sino también en lo simbólico.<sup>87</sup> Es por ello que exigía al resto de galeras reales y capitanas que saludasen a la galera real francesa sin tener que devolver ella el saludo. De la misma manera, relegó el color «negro español» a su segunda al mando, mientras que su galera real fue bellamente barnizada en azul y se le pintaron flores de lis doradas.<sup>88</sup>

<sup>84</sup> MAL LARA, *Descripción de la Galera*: 378-379.

<sup>85</sup> También *quelbes*, *quelves* o *quelmes*. Un aceite producto de la descomposición de tripas y despojos del pescado.

<sup>86</sup> FONDEVILA SILVA, «Evolución y análisis de»: 221-222.

<sup>87</sup> Paul MASSON, *Les galères de France (1481-1781): Marseille, port de guerre* (París: Librairie Hachette, 1934). Paul W. BAMFORD, *Fighting ships and prisons. The Mediterranean galleys of France in the Age of Louis XIV* (Minneapolis: The University of Minnesota Press), 1973; Patrice GRIMALD, «Une galère à Versailles. Reconstitution de la Réale du Grand Canal construite en 1685» (tesis doctoral inédita, dirigida por J.-L. Loubet, Évry: Université d'Evry-Val d'Essonne), 2013.

<sup>88</sup> FONDEVILA SILVA, «Evolución y análisis de»: 270-272.



**Galera Real de don Juan de Austria. (Dibujo: Felipe Rodríguez Nández).**

Retomando la galera real de 1568, cuyo casco había sido traído desde Barcelona al sur, no causó demasiada buena impresión: «No les ha parecido a los marineros esta galera nueva tan bien como debe de parecer al maestro que la hizo. Júzganla por baja de puntales, así de popa como de proa y por demasiado abierta de costado y que no tiene otros defectos que la harán no ser tan buena marinera como convendría». Pero, como advierte Requesens, «de estas cosas no se puede hacer juicio cierto hasta que esté acabada de armar».<sup>89</sup> La galera y su obra de ornamentación fue visitada por el propio monarca el 30 de abril de 1570, que se había desplazado al sur para reconfor-

<sup>89</sup> AGS, EST, leg. 445, f. 10, [Luis de Requesens] a S. M., en galera (cerca de La Herradura), 22 de julio de 1569.

tar al reino de Granada,<sup>90</sup> alterado por la rebelión de los moriscos.<sup>91</sup> El capitán general de la Mar<sup>92</sup> don Juan, quien a su vez comandaba las operaciones en las Alpujarras «para ver si estos moros quieren venir a la obediencia»,<sup>93</sup> escribía al rey sobre la nueva galera: «va tanto más [rápido] al remo que todas las otras que la seguían que en muy poco rato las deja gran trecho». Esa velocidad, a pesar de compensar una de las desventajas en que incurrían las galeras españolas, suponía a su vez un «inconveniente y peligro». Peligro porque, a pesar de ser capaz de dar caza con facilidad a las galeotas corsarias, las otras galeras del rey no lo conseguían, lo cual significaba que la *Real* quedase sola pudiendo «recibir mucho daño», siendo al mismo tiempo un inconveniente no solo por el riesgo, sino porque «no conviene a la reputación» que la galera real fuese forzada a retirarse por enemigos de poco calibre. Es por ello que recomienda que se hagan y se armen al menos cuatro o cinco galeras sutiles de la misma manera que la suya, no solo para que puedan ser capaces de seguirle, sino por lo mucho que «conviene para limpiar el mar de corsarios que haya galeras que puedan proezar con las galeotas y alcanzarlas».<sup>94</sup>

La galera real no solo resultaba impresionante a la vista,<sup>95</sup> sino que sus virtudes como barco le hacían aunar la fuerza de una galera bastarda y la rapidez de una galeota. No es de extrañar que Mal Lara la considerase «la mejor y de más agilidad que podrá haber en la Mar».<sup>96</sup> Don Juan capitaneó esa galera y al resto de la flota aliada en Lepanto, cosechando capitán y buque una fama que aún hoy día perdura. Esta relación anónima no solo nos explica ese combate, sino que nos describe cómo peleaban las galeras:

Según se dijo las galeras se venían llegando unas a otras con gran ímpetu y ánimo, y en pudiéndose [re]conocer la galera del Bajá Halí [Ali Pasha], que era la Real del Turco [conocida como *Sultana*], por las banderas que traía,<sup>97</sup> mandó el Señor Don Juan al cómitre real que guiase su galera derecha a la Real del Turco, como se hizo. La del Bajá no soltó pieza [no disparó] hasta estar como medio cuerpo de galera de la del Se-

<sup>90</sup> MAL LARA, *Descripción de la Galera*: 502.

<sup>91</sup> Este episodio, también conocido como guerra de las Alpujarras (1568-1571), fue una guerra muy sangrienta y brutal que requirió de un considerable esfuerzo para poder ser suprimida. Se trata de un episodio del que todavía queda mucho por saber. Para una actualización sobre el tema, recomendamos: VV. AA., «La Guerra de las Alpujarras», en *Desperta Ferro Moderna*, 25 (2016).

<sup>92</sup> Sobre el cargo y las personas que lo ostentaron recomendamos: Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, «El oficio de Capitán General del Mar Mediterráneo a lo largo del siglo XVI», en *Estudios sobre guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*, E. García Hernán y D. Maffi (coords.), (Madrid: Albatros, 2017): 61-78.

<sup>93</sup> AGS, GyM, leg. 73, f. 52, *Juan de Austria a S. M.*, Santa Fe del Río de Almería, 23 de abril de 1570.

<sup>94</sup> AGS, EST, leg. 445, f. 197, [*Juan de Austria a S. M.*], [ca. 1570-1571].

<sup>95</sup> AGS, GyM, leg. 76, ff. 116-117, *Sobre los estandartes y banderas de damasco y lienzo que se hicieron para la armada*, 1572.

<sup>96</sup> MAL LARA, *Descripción de la Galera*: 53.

<sup>97</sup> Un enorme estandarte verde que le había entregado el propio sultán Selim II y que era referida como *Bandera de los Califas*, la cual llevaba bordados en oro versículos del Corán y el nombre de Dios repetido veintiocho mil novecientas veces.

ñor Don Juan, y soltó tres cañonazos; uno llevó las arrumbadas e hirió y mató algunos remeros, otro pasó el esquife en claro, el tercero pasó por encima del fogón. La Real de S. M. disparó también e hizo grandísimo daño en la del enemigo, y se embistió la una con la otra haciendo pedazos los espolones: con grandísimo estrépito y con ímpetu increíble se aferraron: trabose la batalla más reñida que jamás se ha visto. Venían con la Real del Turco siete galeras y galeotas de las principales, las cuales acudieron sobre la Real de S. M. que había salido a embestir con la del Turco en medio de las dos galeras capitanas de Su Santidad y venecianos, teniendo por popa la patrona de España y la capitana del Comendador Mayor de Castilla [Luis de Requesens]. (...) Al cabo de hora y media que se combatía fue Dios servido dar la victoria a la Real de S. M. sobre la Real del Turco, degollando al Bajá con más de quinientos turcos, y derribados los estandartes y enarbolada la cruz.<sup>98</sup>

La *Real*, aunque victoriosa, acabó muy dañada tras la batalla y es por ello que, a su vuelta a la base de Mesina, acabó zozobrando en el puerto en marzo de 1572. Mientras eso ocurría, en Barcelona se estaban construyendo otras diecisiete galeras, además de una nueva galera real para don Juan,<sup>99</sup> la cual estaría lista para abril de 1573. El rey quería que se enviase a Nápoles para su decoración, pero acabó llevándose a Génova.<sup>100</sup>

Esta galera extraordinaria tendría muchísima influencia sobre las galeras venideras, siendo especialmente evidente en las fabricadas durante el reinado de Felipe III. Las galeras de mando e incluso las ordinarias querrán emular el boato y las dimensiones de la *Real* de Lepanto, pero sin dedicar tanto esmero ni recursos en el diseño ni el armamento del barco. Las consecuencias de ello fue que algunas de las galeras hechas perdiesen sus principales virtudes marineras y hubiesen de relegarse únicamente para el transporte o las entradas de personalidades a las ciudades:

Por los inconvenientes que resultaban de ser tan grandes las galeras capitanas y patronas, pues entre otros lo eran que para armar la de una escuadra dejaban con la gente más inútil las demás galeras de ella y los remeros que servían en la capitana se consumían muy presto, y así andaban de ordinario entresacando de las otras la chusma mejor, y cuando se ofrecía ocasión de salir a alcanzar y pelear todas solían hacer notables faltas.<sup>101</sup>

Esta situación preocupaba tanto al Consejo de Guerra como al de Estado, que había venido examinando algunos casos, como el de la capitana de Sicilia de treinta bancos: «en otro tiempo, la galera *Real* no los tenía, y que el ser tan grandes las ca-

<sup>98</sup> CODOIN, vol. 3: 216-223, *Relación de la batalla de Lepanto*, octubre de 1571.

<sup>99</sup> AGS, GyM, leg. 77, f. 233, *Relación de lo que está ordenado tocante a las galeras que se arman de nuevo en Barcelona*, [1572]. BNE, ms. 783, f. 175, *Que advierta al capitán Andrés Arráez en Barcelona para labrar la galera real que allí se ha de hacer*, Mesina, 2 de febrero de 1572. Esto demuestra que la siguiente galera real no fue la de 1586 como entre otros han argumentado FONDEVILA SILVA, «Tipología de las galeras»: 47.

<sup>100</sup> AGS, EST, leg. 1.403, f. 114, *Juan Andrea Doria*.

<sup>101</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *El Consejo de Guerra a Felipe III*, Madrid, 21 de junio de 1609.



pitanas de las escuadras no hacía sino de ocupar la nata [energía, esencia] de la chusma de ellas y que las otras galeras anden mal en orden y armadas». Por ello el Consejo recomendaba al rey que tomase las medidas necesarias para que «cese el grande abuso que esto se ha introducido, contra lo que tanto conviene al servicio de V. M. (...), con apercibimiento a los virreyes que si en la fábrica de las dichas galeras se excediere de lo que V. M. tiene mandado, será por su cuenta, y no de la hacienda de V. M.».<sup>102</sup>

El Consejo informaba que el virrey de Sicilia –y previamente de Cataluña–, el duque de Feria: «siempre ha sido de parecer que las galeras capitanas de las escuadras se reduzcan a menores bajeles, pareciéndole que lo demás es ostentación y comodidad en destrucción de toda la escuadra», pero advertía que «este daño ha sido ya generalmente introducido en todas». A pesar de coincidir en la reducir a veintisiete o veintiocho bancos las capitanas, advertía que la capitana de Sicilia, fabricada en Barcelona, «es el mejor bajel que haya andado en la Mar» y, en consecuencia, recomendaba al Consejo que, en caso de querer fabricar otra capitana, si bien se podía hacer en Mesina, recomendaba hacerlo en Cataluña, puesto que «las de Barcelona son mucho mejores».<sup>103</sup>

Finalmente se resolvió establecer que las galeras ordinarias fuesen de veintiséis bancos, las patronas de veintisiete y las capitanas de veintiocho. Asimismo, «por ser conveniente que en cada escuadra ande alguna galera sutil bien armada y aligerada de cargazón para cualquier ocasión de dar caza, se fabricase una de veinticinco bancos».<sup>104</sup> La excepción se hizo con la galera real. El sobrino del rey, el príncipe Filiberto de Saboya, fue nombrado capitán general de la Mar en 1612,<sup>105</sup> por ello –y como segundo miembro de la familia real en ostentar dicho cargo–, su galera «excede de la medida que está señalada para las capitanas de las escuadras».<sup>106</sup> Aparentemente, las galeras que en los sucesivos años se fueron construyendo siguieron esas regulaciones.<sup>107</sup> En 1664, las tres galeras que se encargaron debían seguir las medidas y los bancos establecidos en las ordenanzas hechas en tiempos de Felipe III,<sup>108</sup> aunque

<sup>102</sup> AGS, EST, leg. 457, s. f., *El Consejo de Estado a Felipe III*, Valladolid, agosto de 1605.

<sup>103</sup> AGS, EST, leg. 458, s.f., *El Consejo de Estado a Felipe III*, Valladolid, marzo de 1606.

<sup>104</sup> AGS, GyM, leg. 3.146, s.f., *El Consejo de Guerra*. Pedro de Toledo marqués de Villafranca en un memorial aconsejaba que tanto las galeras ordinarias como las patronas debían ser de veintiséis y las capitanas no tener más de veintisiete. AGS, EST, leg. 459, s.f., *Papel de Don Pedro de Toledo que hizo al principio de su negocio*.

<sup>105</sup> Hipólito SANCHO, «Manuel Filiberto de Saboya, Capitán General de la Mar», en *Archivo Hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, 16 y 17 (1946): 205-232 y 327-375. Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, «Filiberto de Saboya, un príncipe que llega a ser Gran Pior», en *Nobleza hispana, nobleza cristiana: la Orden de San Juan*, M. Rivero Rodríguez (coord.) (Madrid, Polifemo, 2009), vol. 2: 1529-1554.

<sup>106</sup> AMNM, VP, t. IX, ms. 81, doc. 28, ff. 191-192, *Martín de Aroztegui al príncipe Filiberto de Saboya*, Madrid, 26 de marzo de 1613.

<sup>107</sup> AMNM, caja 84, ms. 81, doc. 25, ff. 167-186, *Ordenanzas de 1607*, San Lorenzo de El Escorial, 4 de junio de 1607.

<sup>108</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, *el rey al marqués de Santa Cruz y Bayona*, Madrid, 31 de agosto de 1664.

en 1676 complementaron con unas nuevas ordenanzas, que fueron seguidas hasta la llegada de los Borbones.<sup>109</sup>

El acrecentamiento de las galeras, especialmente el ensanchamiento de la manga, la popa y la carroza, provocó que las escalas empleadas para subir al buque hubieran de reubicarse y colocarse de manera perpendicular en los costados. Esto, a su vez, comportará modificaciones en el manejo y ubicación del timón, que acabarán por modificar la estructura de la popa que será denominado «culo de mona», por formar dos abultamientos redondeados a cada lado de la roda de popa, asemejándose a las posaderas de un mono. En el siglo xvii se produjeron algunos otros cambios, tanto en el diseño del casco como en la arboladura y el artillado, pero ninguno de ellos fue tan significativo como los cambios producidos en el siglo anterior.<sup>110</sup>

Algo similar ocurre en el siglo xviii, puesto que la galera no llega a experimentar ningún cambio severo que la haga diferir en demasía de la del siglo xvi. Pero sin ser severos, existen cambios. Dos son las modificaciones que se van a introducir en la obra muerta del buque: la introducción de la «timonera»,<sup>111</sup> que se colocada más alta y a popa de la carroza; y la colocación del «esquife» y de la «barquilla» sobre unos caballetes por encima de la chusma, lo que permite recuperar para la boga los dos bancos, normalmente desmontados o desbancados, que ocupaba el esquife.<sup>112</sup> También el árbol del trinquete prosigue la tendencia del siglo xvii y continúa aumentado de tamaño, equiparándose cada vez más al árbol maestro, lo cual permite alcanzar mayor rapidez a la vela.<sup>113</sup> El tamaño de las galeras se acrecentó, especialmente para compensar las nuevas piezas de artillería incorporada. La artillería equipada también se modificó, aumentándose su calibre y, por tanto, su peso y el esfuerzo que la corulla debía soportar:

En lugar de las cuatro piezas *moyanas* que hoy llevan las galeras,<sup>114</sup> se pondrán dos de a doce [libras] por razón de hacerse mayor ofensa en calma con este calibre a los navíos, poniéndose por obra en todas las galeras que estuvieren en estado por su fortaleza, y que las demás continúen como están, y en las demás que sucesivamente se

<sup>109</sup> AMNM, SB, art. 3, ms. 383, doc. 1659, ff. 245r-251r, *Decreto para que se observen en las Galeras de España las ordenanzas de 1607 y 1676 así como 11 nuevos puntos que se incluyen*, 1694.

<sup>110</sup> FONDEVILA SILVA, «Evolución y análisis de»: 228-272.

<sup>111</sup> La plataforma desde donde gobiernan la nave los timoneros.

<sup>112</sup> El esquife era la embarcación menor auxiliar que llevaban las galeras, tradicionalmente de tres remos por banda. A partir de este momento, en que se monta sobre caballetes y deja libre esos bancos que ocupaba, el esquife se hace mayor, llevando de cinco a seis remos por banda. El esquife se empleaba para maniobras de fondeo, para hacer la aguada. La barquilla era una embarcación de menor tamaño que el esquife, y se añadió posteriormente, cumpliendo unas funciones similares y pasando también a colocarse sobre caballetes durante el siglo xviii. Cabe mencionar que otro elemento que ocupaba el espacio inicialmente destinado a un banco de boga era el «fogón», el lugar donde se cocinaba la comida de las galeras. Mencionar que estos bancos ocupados –o bien retirados o directamente nunca colocados–, se suelen contar como si estuvieran cuando se contabilizaba el número de bancos de una galera. Eso siempre es así, salvo cuando específicamente se mencionan los bancos que tiene «a la boga».

<sup>113</sup> FONDEVILA SILVA, «Evolución y análisis de»: 273.

<sup>114</sup> Piezas del tipo culebrina, de a seis libras de bala en la capitana, y de a cuatro libras en las otras galeras.

fabricaren se hará lo mismo, y por lo que toca a los saludos se suplirá con los pedreros que están colocados en la corulla de proa.<sup>115</sup>

Este énfasis en la artillería antibuque, intentaba mitigar el cada vez menor protagonismo e ineficacia de las galeras en las batallas navales. El Mediterráneo, que había sido el dominio de las galeras durante tanto tiempo, de menos a más y cada vez más rápido, había ido llenándose de buques de mancos, impulsados a vela, que basaban su fuerza en el poder de la mayor y más numerosa artillería que podía cargar. Ese estilo de combate no era el adecuado para las galeras, por lo que, recuperando la tesis de Guilmartin: «la galera fue un instrumento tácticamente viable mientras la artillería fue un elemento escaso y no decisivo».<sup>116</sup> A pesar de que se intentó poner remedio por diferentes vías, como con el Reglamento de 1728,<sup>117</sup> el ocaso de las galeras no tardaría en llegar.

## La construcción de una galera en las Atarazanas Reales

En las Atarazanas Reales de Barcelona se hacían, esencialmente, galeras o embarcaciones derivadas ya mencionadas de este tipo de barco. Desde su fundación en la Edad Media, siempre se habían hecho galeras en el astillero, construyéndose los barcos de alto bordo en otros lugares de la costa catalana.<sup>118</sup> El motivo principal de que estos otros buques no se fabricasen en las atarazanas era por la poca profundidad del mar en la costa barcelonesa y, por consiguiente, la imposibilidad de botar estas embarcaciones. Otro inconveniente que tenían las atarazanas fue el cambio de las corrientes que provocó las obras del muelle: «Por haberse metido la mar tan cerca de las Atarazanas con la fábrica del muelle y cuando hay fortuna [borrasca] de levante entra la mar muy adentro de los primeros arcos. Se deja de asentar galeras en ellos por no ponerlas en riesgo».<sup>119</sup> Esto había sido un problema recurrente a lo largo del XVI, por ello, se decidió a finales de ese mismo siglo ampliar y reformar profundamente el edificio (manteniendo el estilo gótico), y alejar de la línea del mar las naves de la atarazana. Acometiéndose estas obras mayormente durante el siglo XVII.<sup>120</sup>

<sup>115</sup> AMNM, VP, t. X b, f. 48, en: FONDEVILA SILVA, «Evolución y análisis de»: 274.

<sup>116</sup> FONDEVILA SILVA, «Evolución y análisis de».

<sup>117</sup> AMNM, VP, t. X b, ms. 82 bis, doc. 72, ff. 234-288, *Reglamento que el rey manda se observe para el establecimiento y régimen de su escuadra de galeras*, Madrid, 12 de junio de 1628.

<sup>118</sup> Marcel PUJOL I HAMELINK, «La construcció naval a la Catalunya baixmedieval. Concepció, gestació, vida i mort dels vaixells segons la documentació escrita, arqueològica i iconogràfica» (tesis doctoral inédita, dirigida por R. Martí Castelló, Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 2015).

<sup>119</sup> AGS, GyM, leg. 582, f. 94, *Relación de galeras que se podrán hacer de una vez en las atarazanas de Barcelona y lo que costarán y será menester consignar*, Barcelona, 11 de noviembre de 1601.

<sup>120</sup> Iñaki MORENO EXPÓSITO y Esteve NADAL I ROMA, «La Reial Drassana de Barcelona: de l'apogeu medieval al fals declivi en època moderna», en *Actes del V Congrés d'Arqueologia Medieval i Moderna a Catalunya*, J. M. Vila (coord.) (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2015), vol. 1: 575-588.

El conde-duque de Olivares, al inicio de su valimiento, tanteó la posibilidad de construir una pequeña flota de galeones en Barcelona.<sup>121</sup> Pero, inmediatamente, esos planes fueron rechazados por la negativa de los diputados a construirlos, alegando –con razón–, que las atarazanas no estaban preparadas para construir galeones ni ningún otro tipo de navíos de alto bordo, ya que tenía muy poca profundidad. Por lo que, finalmente, se optó por otorgar la construcción de los galeones por asiento en Arenys de Mar.<sup>122</sup> A pesar de ello, Olivares tenía entre sus planes revitalizar la actividad en las atarazanas e intentar diversificar los buques que allí se construían, especialmente en un momento en que las escuadras de galeras se mantenían en unos números mínimos. Es por ello que, en 1635, ordena construir en Barcelona una variada *armadilla*, a pesar de las voces que lo desaconsejaban: «Echar al agua barcas tan pesadas será difícil porque las galeras no podrán darles estrepada [arrastrarlas], con que habrán de salir como naos y el fondo de esta atarazana es poco y puede recelarse algún desmán».<sup>123</sup> Y es que el bajo calado suponía no solo un reto para estos buques más pesados, sino para las propias galeras, prefiriendo por ello algunos capitanes, como Álvaro de Bazán, evitar mayores complicaciones y tomar galeras en otros lugares:

Además de la galera vieja que se ha de mudar, que es la *Serafina*, hay otra de las que se escapó [del desastre] de La Herradura, que está vieja y tiene necesidad de mudarse. Suplico a V. M. mande que de las que tiene hechas el embajador de Génova dé una para trocar por esta, porque en Barcelona no la habrá hecha, y aunque la hubiese, sería dilación trocarla allí por el inconveniente de vararla en aquella playa.<sup>124</sup>

Este hecho no impidió que, al menos durante el siglo XVI, Barcelona fuese la principal factoría de galeras que tendrá la Monarquía y la única realmente operativa en la península Ibérica. Allí no solo se hicieron las galeras destinadas a la escuadra de España, sino también galeras destinadas al Estrecho,<sup>125</sup> a las Indias<sup>126</sup> y a otras escuadras propias o aliadas,<sup>127</sup> siendo, a su vez, el único lugar donde se construían las galeras rea-

<sup>121</sup> AGS, GyM, leg. 953, s. f., *El duque de Alcalá a Martín de Aroztegui*, Barcelona, 1 de enero de 1622.

<sup>122</sup> AGS, GyM, leg. 953, s. f., *El Consejo de Guerra al rey*, Madrid, 22 de diciembre de 1627.

<sup>123</sup> AGS, EST, leg. 2.656, s. f., *El duque de Cardona a S. M.*, Barcelona, 7 de junio de 1635.

<sup>124</sup> AGS, EST, leg. 445, f. 26, *Álvaro de Bazán a S. M.*, El Puerto de Santa María, 27 de marzo de 1566.

<sup>125</sup> Esteban MIRA CABALLOS, *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)* (Sevilla y Bogotá: Muñoz Moya, 1998); José Manuel DÍAZ BLANCO, «Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II», en *Revista de Indias*, 262 (2014): 661-692.

<sup>126</sup> Frederic Despalau escribe en su diario: «A 22 de maig de 1585 volgué S. M., amb les persones reials, anar a la drassana per a veure llançar en mar unes galeres, la capitana que havia de ser d'Espanya i dues galeres que havien fet per a navegar a les Índies, que mai se n'havien fetes així, perquè eren de dues cobertes i de 20 bancs, i es digué après [que] feren bons prova per aquells mars»: BC, ms. 510, f. 92.

<sup>127</sup> La comúnmente conocida como Orden de Malta solía fabricar algunas de sus galeras en Barcelona: ACA, ORM, Gran Priorato, leg. 1.029, *Libro de cuentas de los gastos de construcción de una galera para la*

les y la mayoría de las capitanas y patronas. Los otros astilleros al servicio de la Monarquía –Génova, Nápoles y Mesina–, a pesar de proveer con materiales y recursos a Barcelona, únicamente solían encargarse de construir galeras para sus propias escuadras.<sup>128</sup> Sin embargo, esta primacía y capacidad productiva de Barcelona duró tanto como la guerra abierta contra los otomanos, y ya en el siglo XVII, será Nápoles el gran astillero que la Monarquía tendrá en el Mediterráneo. Esta tendencia ya la advirtió el embajador veneciano Matteo Zane en su *Relazioni* al Senado en 1584: «En España solo hay un arsenal, el de Barcelona, donde no se construyen más galeras de las que son suficientes para el mantenimiento de la escuadra de España (...). En Génova hay poco arsenal, y lo mismo en Sicilia; pero en Nápoles dicen que hay un buen aparejo».<sup>129</sup> Las atarazanas de Nápoles no solo estaban radicadas en un lugar más populoso, abundante y rico, sino que pudieron adaptarse al cambio de paradigma bélico al contar con la capacidad de construir galeones y otros buques de alto bordo en su ribera.<sup>130</sup>

A pesar de no existir o haberse hallado por el momento ningún tratado sobre cómo se fabricaban las galeras en Barcelona, debemos recurrir a los que sí nos han llegado de las riberas más próximas, como Marsella o Génova.<sup>131</sup> Gracias a esto, a la documentación sobre la época y, sobre todo, a las excavaciones e investigaciones arqueológicas acometidas en las atarazanas entre 2010 y 2012, podemos tener una idea bastante precisa sobre cómo se construían las galeras en Barcelona.<sup>132</sup>

Siguiendo el proceso descrito por Moreno y Pujol, la construcción de una galera procedía de la siguiente manera: primeramente, se preparaba el terreno en el suelo de una de las naves de las atarazanas. El varadero debía ser un lugar limpio, liso, estable y con cierta pendiente en dirección al mar. En el suelo –que, a su vez, era un pequeño foso escalonado–, se colocaba en sentido longitudinal un gran madero y, sobre él, unos pequeños pilares de madera y sobre estos era donde se asentaba la «quilla» o «carena» de la galera, la primera pieza del buque. La quilla, tanto por sus dimensiones –unas 45 guas de largo– como por la madera disponible en la región, no se solía hacer de una sola pieza, sino de tres. Tampoco era una pieza completamente recta, pues presentaba una curvatura que se alzaba en los extremos de proa y popa y descendía en el centro. Seguidamente, se colocaban a cada extremo de la quilla unos maderos curvos llamados «rodas», siendo más alto el de popa.<sup>133</sup>

*Religión de San Juan de Jerusalén en las Atarazanas de Barcelona*, Barcelona, 1575 [documento extrañado]; AGS, GyM, leg. 579, f. 127, *El Consejo de Guerra a Felipe III*, Valladolid, 30 de agosto de 1602.

<sup>128</sup> BARBERO, *Lepanto. La battaglia*: 133-136.

<sup>129</sup> ALBÈRI, *Relazioni degli ambasciatori*: 352.

<sup>130</sup> THOMPSON, «Las galeras en»: 121-122.

<sup>131</sup> Para Marsella contamos con Ithier HOBIER, *De la construction d'une Gallaire et de son Equipage* (París: Denys Langlois, 1622); mientras que para Génova tenemos el ya mencionado Joseph FURTTENBACH, *Architectura Navalis*, Ulm, 1629.

<sup>132</sup> MORENO EXPÓSITO y PUJOL I HAMELINK, «Arqueología a la Drassana»: 181-198.

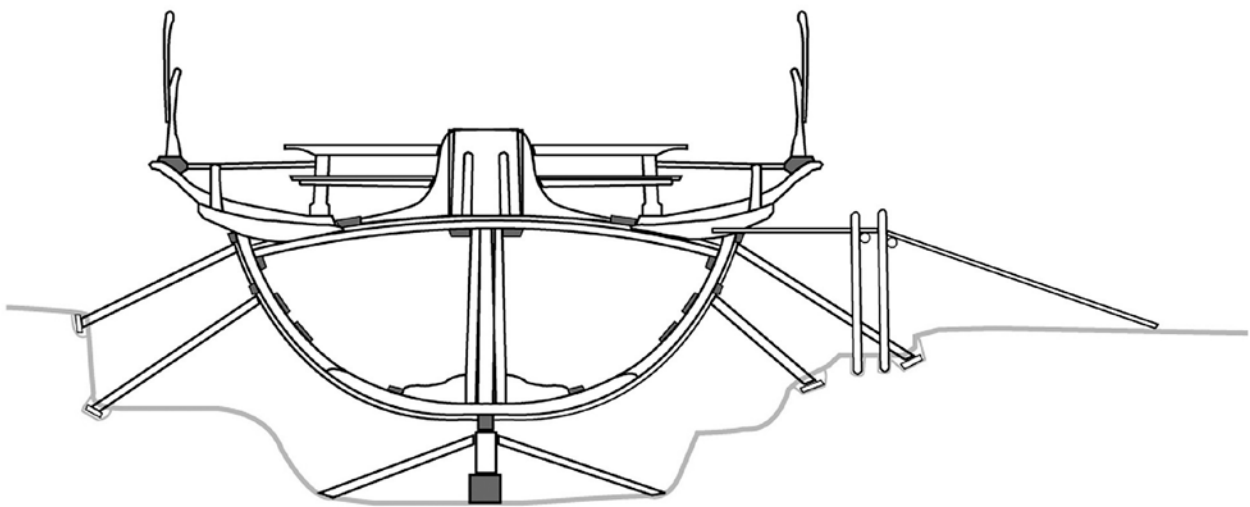
<sup>133</sup> MORENO EXPÓSITO y PUJOL I HAMELINK, «Arqueología a la Drassana»: 188-190.





**Foso o grada para la construcción de una galera. Intervención arqueológica en el Museu Marítim de Barcelona entre 2010-2012. (Foto: J. Biel. Museu Marítim de Barcelona).**

Sobre la quilla, y de manera transversal, se montaban la «cuadernas», también referidas como las costillas del buque, siendo la principal la cuaderna maestra. Una vez colocada la cuaderna maestra sobre la quilla, esta se tenía que sostener con puntales a cada lado. Lo mismo ocurría con las cuadernas específicas ubicadas en los extremos. Lógicamente, no todas las cuadernas eran iguales ni medían lo mismo, pues se iban estrechando a medida que se avanzaba hacía los extremos de proa y popa, al mismo tiempo que se alzaban siguiendo proporcionalmente las medidas de las rodas. Con las cuadernas principales asentadas, se iban montando y apuntalando el resto de las costillas del buque, que se reforzaban siendo apuntaladas y con una serie de delgadas y flexibles tablas de proa a popa. En total, sumaban un mínimo de ochenta y ocho cuadernas.<sup>134</sup>



**Sección transversal de la grada con la basada, picaderos, escoras, andamios y el casco de la galera. (Dibujo: Marcel Pujol i Hamelink, 2014).**

Una vez colocada todas las costillas, tocaba el turno de clavar las diferentes piezas longitudinales (como el «paramijal» o «contraquilla», el «contual», el «trancanil», etc.), tanto interiores como exteriores, al mismo tiempo que se retiraban las tablas antes mencionadas. A medida que se construía el esqueleto del buque se debía ir apuntalando, empleando para ello los varios escalones del foso. Una vez acabado el buque de la galera, se construía la cámara de boga y todos sus elementos, y lo mismo ocurría con la proa –con su espolón y arrumbada– y la popa, ambas decoradas y ornamentadas, especialmente la popa, donde, además, se construía la cámara para la oficialidad y era el lugar desde donde se manejaba el timón.<sup>135</sup>

A pesar de que Cataluña contaba con madera y hierro –los materiales más importantes y costosos–, las galeras resultaban cada vez más caras. El despilfarro de dinero encarecía muchísimo la construcción y, para Bartolomé Jordán, se derrochaba

<sup>134</sup> MORENO EXPÓSITO y PUJOL I HAMELINK, «Arqueología a la Drassana»: 191-194.

<sup>135</sup> MORENO EXPÓSITO y PUJOL I HAMELINK, «Arqueología a la Drassana»: 194-195.

muchísimo en la corta y transporte de la madera; por ello, recomendaba hacer el acopio de la madera misma contratándola a destajo. Para hacernos una idea de la enorme cantidad de madera y hierro, así como del número de gente y dinero que se requerían para hacer el casco de una única galera, hemos transcrito a continuación la relación que el genovés escribió al rey:<sup>136</sup>

Lo que poco más o menos costará toda la madera de robles, pino, álamo blanco que es menester para la fábrica de una galera ordinaria de veinte cuatro bancos dándose a destajo a personas particulares que a su cuenta le hayan de dar puesta en la atarazana de Barcelona.

Primeramente, son menester dos rodas para popa y proa de robles y dos contrarrodas para fortificación de ellas con sus cuadrantes, que en todos serán siete carretadas que puestas en la dicha atarazana costarán a razón de cuarenta y cinco reales cada carretada por ser piezas dificultosas de hallar.	315 reales
Más veinte carretadas de puntelada de pino para apuntalar la galera y las estacas para asentarla encima a razón de treinta reales cada carretada.	600 reales
Más seis piezas de madera de roble que tengas de grueso un palmo [de gua] por cada cuatro y de largo dieciocho guas para carenas y paramijales, que costarán a razón de setenta reales cada una.	420 reales
Más noventa y dos madizos de robles con noventa y dos pares de estamaneras conforme al gálibo y traza del cuerpo de la galera que, con unas con otras, pesarán un madizo y dos estamaneras cinco quintales desbastados. Y puestos en la dicha atarazana costarán a razón de dos reales el quintal.	920 reales
Más treinta y cinco forcates de roble y treinta y cinco pares de estamaneras para los uncimientos de popa, que pesarán como los madizos.	350 reales
Más un dragante de álamo blanco con sus escontes y contraescontes, que todo, una carretada a razón de sesenta reales	60 reales
Más treinta forcates y treinta estamaneras y treinta estálamos largos de roble para los uncimientos de proa que pesarán como los madizos.	300 reales

<sup>136</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 250, *Relación hecha por Bartolomé Jordán de lo que costará la madera que es menester para una galera*, [1589].

Más cincuenta pinos para ciertas formas sobreseco, ascuerdas y sobrecuerdas a popa y a proa, regoletas y regola, a razón de treinta reales.	1.500 reales
Más cincuenta y siete latas dobles con sus cuellos de roble para la cubierta, que costarán como los madizos y pesarán a siete quintales cada una.	798 reales
Más doscientos brazoles para bancazas, latas, árbol y crujía, que pesarán un quintal cada una.	400 reales
Más cincuenta latones de álamo blanco o pino para entre medio de las latas, que pesarán a cuatro quintales cada una.	400 reales
Más dos maimones o vitas para proa en una carretada de robles son cuarenta y cinco reales.	45 reales
Más seis piezas de cuerdas de roble para la cubierta, que costarán a razón de ciento cuarenta reales cada una.	840 reales
Más trescientos ochenta mijanes de pino para el fajame [forro] de la galera: contuales y contracontuales, llaves, crujías y sobrecrujías. Unas con otras a razón de veinte reales cada una.	7.600 reales
Más tapieras y espolón por todo son doscientos reales.	200 reales
Más ciento y doce bacalares de álamo blanco, olmo o nogal que costarán a razón de cinco reales cada uno.	560 reales
Más ocho piezas de aposticas a razón de sesenta reales cada pieza.	480 reales
Más bancos, peañas, remiges, batayolas y grandes tablas para los repartimientos de dentro.	500 reales
Más dos timones para la dicha galera y dos sobrecajas y ajazos que por todo son ciento veinte reales.	120 reales

Por manera que monta esta relación dieciséis mil cuatrocientos y ocho reales, allende de los cuales se habrá de calcular lo que podrá importar la madera para la popa de la galera que por no saber si se saca de aquí delante de álamo blanco o nogal y de que hechura se deja poner aquí.

Relación de las cosas necesarias para la fábrica de una galera y los jornales que entrarán, poco más o menos, en cada una de ellas y lo que costarán asimismo los árboles y entenas.

Primeramente, son menester setenta quintales de clavazón pernería de toda suerte, que costará a razón de cuarenta y seis reales el quintal.	3.220 reales
Seis quintales de clavazón cuadrada menuda de toda suerte, que costará a razón de setenta reales el quintal.	420 reales
Una aguja con dos guarnimientos de timones y mafa para la rueda, que todo pesará seis quintales, que costarán a razón de setenta reales el quintal.	360 reales
Más ocho quintales de herramientas cadenas de jarcia, anillas, ganchos de retorno y para las aposticas, cercos, palos, maimones y terno para las tiseras [y] llave para el árbol, que todo costará a sesenta reales [el] quintal.	480 reales
Cuarenta quintales de pez que costará a razón de quince reales [el] quintal.	600 reales
Más doce quintales de alquitrán que a la dicha razón son ciento ochenta reales.	180 reales
Más veinte quintales de estopa de calafate que costará a razón de treinta reales el quintal.	600 reales
Cuatro mil jornales de maestros de aja con sus criados, que uno con otro a razón de dos reales y medio al día.	10.000 reales
Más trescientos jornales de calafates a la dicha razón.	700 reales
Más doscientos jornales de serradores que ganan a razón de cuatro reales al día.	800 reales
Más doscientos jornales de peones a real y medio al día.	300 reales
Por barbetas de esparto para hacer los puentes alrededor de la galeras y manuelas y otras cosas que sirven en la dicha fábrica de una galera.	500 reales
Por las manos, clavazón y otros materiales.	18.160 reales
Por la madera de toda suerte.	16.608 reales
Por manera que suma todo el coste de la dicha galera.	34.568 reales

Debemos, por tanto, imaginarnos que a cada lado y sobre y en los alrededores de la galera, así como en las naves de la atarazana, en los patios, anejos y en la playa, había decenas de trabajadores dedicados a la construcción de una sola galera.



Los maestros de aja daban forma a las piezas y las clavaban empleando centenares de clavos, siendo asistidos por sus hijos y/o aprendices; a su vez, había mozos y peones que se encargaban de las tareas más pesadas y menos especializadas, mientras que los calafates iban poniendo estopa entre las juntas de las maderas del buque, para acabarla de impermeabilizar empleado brea o alquitrán. El capataz que se encargaba de dirigir y coordinar el trabajo de esa galera era uno de esos maestros de aja, quien, a su vez, debía rendir cuentas al maestro mayor o a su subalterno el maestro de hacer galeras.<sup>137</sup>

El maestro de aja o *d'aixa* en catalán, recibía este nombre por la característica herramienta, la «aixa» o hachuela en castellano, un tipo de hacha con la hoja dispuesta en perpendicular al mango, que permitía al carpintero trabajar las piezas curvas. A pesar de ello, de lo que probablemente estaba más orgulloso un maestro de aja no era de su azuela, sino de sus gálibos, las plantillas por él trazadas que le permitían dar forma a las muchas piezas que conformaban la galera. Para hacer estos gálibos, trazados inicialmente en el suelo con tiza, empleaba cuerdas de diferentes guas de medida y, con la ayuda de un compás, medía y trazaba círculos que le permitían definir puntos para así poder trazar la curvatura de las piezas. Con las plantillas hechas, trazaba sus líneas sobre las diferentes maderas para que sus ayudantes le acabasen de dar la forma deseada.<sup>138</sup>

Esos gálibos eran el verdadero secreto del maestro de aja y lo que –contando con los materiales adecuados– permitía construir una buena galera. Por desgracia para nosotros, a pesar de fabricarse tantísimas galeras en todo el Mediterráneo, son muy pocos los tratados que sobre ello se escribieron, y menos aun los que acabaron publicándose y llegaron hasta nuestros días. Como ya se ha mencionado, no se conoce ninguno sobre las galeras hechas en Barcelona o en España en general, a pesar de sí contar con varios tratados sobre navegación y sobre la construcción de buques de alto bordo.<sup>139</sup> Uno de los motivos que justifican el porqué de ello es que la mayoría de los maestros no sabía leer ni escribir,<sup>140</sup> siendo otra de las razones que los maestros guardasen celosamente sus secretos gremiales.<sup>141</sup> Otro motivo –y quizás el más importante–, era evitar difundir información de gran relevancia militar y tecnológica por

<sup>137</sup> A. Jorge AGUILERA LÓPEZ, «La maestranza de las Atarazanas Reales de Barcelona durante el siglo XVI», en *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, 38 (2018): 51-85.

<sup>138</sup> MORENO EXPÓSITO y PUJOL I HAMELINK, «Arqueología a la Drassana»: 190-195.

<sup>139</sup> Itsaso IBÁÑEZ, «Tratados españoles de náutica (siglos XVI-XVIII)», en *Revista de Historia Naval*, 76 (2002): 35-57.

<sup>140</sup> Cuando, en 1736, los maestros de aja del arsenal de Nápoles se reunieron para tratar los defectos de las galeras que se hacían en Barcelona, estos fueron incapaces de firmar con su nombre el documento que recogía sus observaciones porque no sabía cómo hacerlo, por lo que tuvo que ser el patrón de barco Sebastián Cussi quien lo hiciera por cada uno de ellos. AMNM, caja 871, doc. 94 *Juan Bautista Bolarín, Juan Tizón, Pedro Casiano, Juan Bautista Canali, Fernando Sánchez, Gerónimo Tizón, Sebastián Cussi*, Nápoles, 21 de mayo de 1736.

<sup>141</sup> Eric RIETH, «Le Secret du Savoir des cosntructeurs et sa rupture au cours du XVIIIè siècle à travers l'exemple des sources écrites françaises», en *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 25 (2002): 311-323.

razones de estado.<sup>142</sup> Los soberanos –especialmente los Habsburgo–, querían impedir la difusión de aquellos descubrimientos que le otorgaban alguna ventaja sobre el resto, algo comprensible en el ámbito de la construcción naval, que era una verdadera carrera armamentística.



**Aixa, aja o azuela (siglo XIX). Característica herramienta de construcción naval que dio nombre a los maestros constructores en la costa catalana. ([Museu Marítim de Barcelona](#)).**

Al mismo tiempo, la Monarquía estaba siempre dispuesta a hacerse con los servicios de hombres talentosos, y eso mismo sucedía con los maestros de aja extranjeros. Reclutar a un experto constructor de galeras, no solo beneficiaba su causa, sino que debilitaba la de sus rivales, y por eso mismo siempre se había de actuar con mucha cautela.<sup>143</sup> En 1532 se intentó reclutar sin éxito a «aquel griego (...) muy docto y virtuoso», el veneciano profesor de griego Vettor Fausto, «que compuso aquella galera de

<sup>142</sup> María M. PORTUONDO, *Ciencia secreta. La cosmografía española y el Nuevo Mundo* (Frankfurt y Madrid: Vervuert e Iberoamericana, 2013).

<sup>143</sup> A. Jorge AGUILERA LÓPEZ, «Riberas enfrentadas: catalanes y genoveses, maestros mayores de las Atarazanas Reales de Barcelona (1558-1599)», en *A la sombra de las Catedrales: Cultura, Poder y Guerra en la Edad Moderna*, Cristina Borreguero Beltrán et alii (eds.), (Burgos: Universidad de Burgos, 2021): 1821-1840.

cinco maneras de remo».<sup>144</sup> Más éxito hubo en 1551 cuando se consiguió reclutar a unos maestros franceses de Marsella, entre los que se encontraba Monet Perdigón, quien no solo era hábil construyendo galeras, sino también fundiendo pelotas de artillería.<sup>145</sup> En 1552, el embajador en Venecia también consiguió contratar a varios maestros con suculentas ofertas, capaces de hacerles dejar toda su vida atrás y trasladarse a Barcelona con sus familias: «son estos maestros tan prácticos y experimentados en este arsenal que de toda cosa darán entera razón. [...] Francisco Tubiol, lleva modelos [gálibos] (según me dice) y tiene mucha maestría en cualquier cosa, fue discípulo del mayor hombre que hubo aquí».<sup>146</sup>

Si su diseño y sus proporciones eran importantes, otro aspecto no menos relevante de la construcción de una galera era su bendición. La galera se bautizaba y bendecía o bien cuando el esqueleto del buque estaba ya asentado o cuando el casco estaba completamente acabado. Sea como fuere, la galera debía quedar santificada y divinamente protegida antes de moverla de lugar y, sobre todo, antes de vararla.<sup>147</sup> Así, en 1665, el virrey Vicente Gonzaga Doria (1664-1667), acompañado por diferentes oficiales reales, eclesiásticos, así como la maestranza de las atarazanas, asistió a la bendición del buque de galera *San Felipe*.<sup>148</sup> Entre los presentes estaba el tesorero de cruzada en el principado, el arcediano Josep Corts, que explicaba:

Hoy ha sido un gran día de fiesta porque se ha bendecido la primera galera y ha sido con solemnidad de misa y cantoría asistiendo en ella el señor virrey y también a la bendición, y una y otra función he hecho yo en nombre del señor comisario general. El concurso ha sido mucho y ha sido gusto del señor virrey [que] se le pusiese nombre *San Felipe*, la galera queda con todas las costillas enarboladas.<sup>149</sup>

Un mes más tarde, se bendijo la *San Vicente*, «con la misma solemnidad».<sup>150</sup> En 1694, el superintendente José de Marimón informaba al comisario general de cruzada que:

El buque de galera sencilla que se fabrica se bendijo el domingo pasado y se arboló toda la madera, en que asistió el [virrey] marqués de Villena y tuvo devoción de ponerle por nombre *Eulalia*, que aunque ya se había puesto este nombre a una de las dos que últimamente se fabricaron, como después se les muda, no tiene inconveniente.<sup>151</sup>

<sup>144</sup> AGS, EST, leg. 1.365, f. 119, *Andrea Doria a Carlos V*, 16 de marzo de 1532.

<sup>145</sup> AGS, GyM, leg. 41, f. 102, *Juan Muñoz de Salazar a María de Habsburgo*, Perpiñán, 23 de mayo de 1551.

<sup>146</sup> AGS, EST, leg. 1.319, f. 231, *Andrea Doria a*.

<sup>147</sup> MORENO EXPÓSITO y PUJOL I HAMELINK, «Arqueología a la Drassana»: 195.

<sup>148</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Vicente Gonzaga Doria al secretario Juan Bautista de Arespacochaga*, Barcelona, 21 de marzo de 1665.

<sup>149</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Josep Corts al secretario Juan Bautista de Arespacochaga*, Barcelona, 21 de marzo de 1665.

<sup>150</sup> AGS, GyM, leg. 3.352, s. f., *Josep Corts al*, Barcelona, 25 de abril de 1665.

<sup>151</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 96, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 13 de febrero de 1694.

Durante la ceremonia de la bendición, el virrey de Cataluña o la autoridad presente decidía el nombre de la galera y qué advocación tendría, aunque, posteriormente, los capitanes les acabasen dando otros nombres como *Bazana* o *Porfiada*, galeras de Álvaro de Bazán y Ramon d'Oms respectivamente. Aunque, para el siglo xv, Capmany nos explica lo siguiente:

El domingo 13 de agosto de dicho año [1424] fueron benditas, y en esta función estuvo presente el dicho Señor Rey Don Alfonso con los Concelleres, y el Señor Obispo de Gerona, quien celebró la misa, y bendijo las referidas galeras, y Pedro Parrí, marinero, voceó la buena palabra: «Dios las mantenga para pelear contra turcos y franceses», y respondieron todos los circunstantes: «así sea».<sup>152</sup>

Adicionalmente a la advocación y al nombre, otro rasgo que otorgaba personalidad a las galeras eran sus popas, la parte noble de la galera. Más allá de su estructura, muchas veces el trabajo de la popa correspondía más al artista, especialmente al escultor o tallador, que no al carpintero de ribera. Consecuentemente, no todas ellas se hacían en las atarazanas o en talleres de Barcelona y, por tanto, como en el caso de la *Real* de don Juan, era frecuente que también se encargasen fuera. En 1616 se comenzó a construir una popa de en Nápoles para una galera real que se estaba construyendo en Barcelona.<sup>153</sup> El rey mandó 6.000 ducados para costear la popa.<sup>154</sup> Sin embargo, ese dinero no fue suficiente, y se necesitaban 5.000 ducados más para acabar el modelo que se le había enviado, porque el rey insistió en que no se moderase «el gasto de la plata y en particular en los cuarteles del tablado de fuera de la popa».<sup>155</sup>

Entre los carpinteros del astillero había unos especializados en todas las obras interiores del buque, como las diferentes cámaras, muebles, mamparas, puertas y demás obras menores. Estos especialistas eran los «carpinteros de blanco» o «de lo blanco», llamados así por el color blanquecino de las maderas que para este tipo de obras se empleaba.<sup>156</sup> La tendencia de ornamentar cada vez más las popas y de emplear para ello la más cara madera de nogal ocasionó problemas de diseño y encarecía innecesariamente el coste del buque, tal y como lo refiere el maestro mayor Jordán sobre las galeras hechas por su rival, el maestro mayor Catalán:

El haber hecho (...) las galeras más altas de bordo de las que antes se habían hecho ha entrado [consumido] mucha más madera, clavazón y manos, y el haber también hecho en ellas muchas obras de escultor y señaladamente en la popa de ellas, [cosa] que no se hacía por el pasado. Y también haberle hecho las popas toda de nogal, el cual en

<sup>152</sup> Antonio DE CAPMANY, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (Madrid: Imprenta de Antonio de Sancha, 1779), vol. 1: 30.

<sup>153</sup> AGS, GyM, leg. 825, s. f., *Carlos de Alzate a la Junta de Galeras*, Barcelona, 12 de noviembre de 1616.

<sup>154</sup> AGS, GyM, leg. 825, s. f., *Carlos de Alzate al rey*, Barcelona, 25 de febrero de 1617.

<sup>155</sup> AGS, GyM, leg. 825, s. f., *Juan Ruiz de Arce a Martín de Aroztegui*, Nápoles, 12 de mayo de 1617.

<sup>156</sup> Lourdes ODRIÓZOLA OYARBIDE, «La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVIII», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Navales del País Vasco*, 2 (1998): 134-135.

aquella tierra [Cataluña] es muy caro, por la cual causa en tiempo de maestre Bautista mi padre, se hacían de pino.<sup>157</sup>

Felipe II, ya en 1568 –al mismo tiempo que se construía la *Real* que iba a marcar tanta tendencia–, llamaba la atención sobre ello, y establecía en las instrucciones al capitán Juan de Cardona que le pusiera freno: «Según somos informado ha habido algún exceso y desorden en gastos que se han hecho por lo pasado a costa de nuestra hacienda en banderas, gallardetes y en dorar y pintar popas y otras cosas superfluas y no necesarias. Tendréis cuenta que esto no se haga en las galeras de vuestro cargo». <sup>158</sup> No tuvo mucho éxito.



**Reconstrucción de la popa de la galera *Sant Jordi*, realizada en los talleres del Museu Marítim de Barcelona, a partir del esbozo del maestre Simón Pou, conservado en el Archivo de la Corona de Aragón. ([Museu Marítim de Barcelona](#)).**

<sup>157</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 233, *Bartolomé Jordán a S. M.*, 1588.

<sup>158</sup> AGS, EST, leg. 445, f. 175, *Copia de la instrucción*.



En 1620, la popa de la galera *Sant Jordi* –nueva galera capitana de la escuadra de Cataluña–, se le encargó al maestre Simón Pou quien, a cambio de 264 libras barcelonesas, se comprometía a hacer una popa de madera de nogal con todas sus cornisas, bajorrelieves y demás molduras, además del tabernáculo, teniendo como referencia a la capitana vieja.<sup>159</sup> En octubre de 1621 se estaban construyendo en las atarazanas de Barcelona dos buques de galera, uno para capitana, de 28 bancos, y otro para patrona real, de 27 bancos. Estaban a punto de acabarse e incluso estaban ya encintados. Su botadura se atrasó porque se necesitaban seis o siete mil ducados más para poder labrar las popas de nogal.<sup>160</sup> Además, el primo del recién entronizado Felipe IV, el capitán general de la Mar Filiberto de Saboya, a su paso por Barcelona, insistió «que había de ser dorada la popa de la patrona real».<sup>161</sup> El gusto –barroco– y la «necesidad» –prestigio– por embellecer las efímeras galeras fue creciendo, hasta el punto de emplear maderas procedentes de las Indias como la caoba para dar un mayor rango y distinción.<sup>162</sup>

En cuanto al dorado, únicamente se doraban las popas de las galeras de mando. En 1696, cuando se varó la galera capitana de España, se debatió si convenía o no dorar más elementos de los habituales, como toda la proa o los remos, como se había ido haciendo con las capitanas de las escuadras de Nápoles y Sicilia. La respuesta fue clara: «ha parecido el hacer dorar la palamenta de la capitana de España por ser la comandante de todas y ya que no excede en el adorno, por lo menos por esa razón se iguale con las demás».<sup>163</sup> La respuesta nos deja entrever que las galeras en Italia tenían un mayor desarrollo del aparato artístico que las hechas en España.

Es por ello que quizás se buscara remediar eso cuando en 1673 se encargaron las obras de escultura de la popa de la patrona de España al escultor de ascendencia italiana Francesc Santacruz.<sup>164</sup> A partir de ese entonces, entre finales del siglo XVII y mediados del siglo XVIII, hubo en las atarazanas de Barcelona maestros con el título específico de «maestro de popas». Durante esos años, el cargo estuvo en manos del linaje de los Llopart, desde que Pere –que había sido uno de los fiadores de Santacruz– se hiciese con el título, pasando por Josep, Carlos y su bisnieto Francisco,<sup>165</sup> quien fue reubicado en el arsenal de Cartagena cuando se decretó el cierre del astillero barcelonés.<sup>166</sup>

La botadura del buque o «varado» –como lo referían los contemporáneos– era el momento cumbre de la construcción. Sin embargo, antes de proceder a ello, había

<sup>159</sup> ACA, Gen., serie G, n.º 179, *Deliberacions del Consistori. Trieni 1620-1623*, Barcelona, 7 de noviembre de 1620.

<sup>160</sup> AGS, GyM, leg. 874, s. f., *Manuel de Orriola al rey*, Barcelona, 2 de octubre de 1621.

<sup>161</sup> AGS, GyM, leg. 874, s. f., *Carlos de Alzate a S. M.*, Barcelona, 17 de julio de 1621.

<sup>162</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 104, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 4 de diciembre de 1694.

<sup>163</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 122, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 4 de agosto de 1696.

<sup>164</sup> Carles DORICO I ALUJAS, «Decoració escultòrica d'una galera setcentista construïda a la Drassana Reial de Barcelona», *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, 32 (2014): 254.

<sup>165</sup> AMNM, caja 871, doc. 31, *Juan Antonio de Marimón al inquisidor general*, Barcelona, 21 de julio de 1725.

<sup>166</sup> AMNM, ms. 1205, f. 8, *Reglamento de Galeras*.

«la pràctica i costum de molt temps ençà» de pagar a los maestros mayores calafates y maestros de aja dos marcos de plata por cada galera acabada antes de ser varada.<sup>167</sup> La embarcación se echaba al agua, abandonando el astillero donde se había fabricado. La operación del varado se efectuaba mediante el arrastre por parte mediante cabos tirados por gente desde tierra y otros unidos a galeras que, desde el mar y a golpe de remo, remolcaban el buque hasta el agua. La dificultad de la logística y lo limitado de las comunicaciones, así como la mala planificación o la ausencia de dinero, hacía que el varado de una galera se demorase más de la cuenta. Esto provocaba que el nuevo buque se deteriorase o que se malgastasen recursos.<sup>168</sup> En este sentido, en mayo de 1600, el duque de Feria pedía al rey que le informase de la llegada a Barcelona de las ocho galeras que debían arribar a la ciudad para proceder al varado de los siete buques que estaban en astillero, pidiendo ser informado sobre ello con al menos quince o veinte días de previsión, para poder hacer los preparativos necesarios y, entre otras cosas, no mandar calafatearlos dos veces.<sup>169</sup> En 1695, el superintendente escribe; «jamás se ha hecho ni se ha varado galera alguna que no hayan estado las galeras que tenían de recibirla ayudando al varo con la chusma».<sup>170</sup> En relación con la necesidad que había de al menos tres galeras para varar la nueva capitana.<sup>171</sup> A los que había que añadir «trescientos moros o esclavos» para que tirasen desde tierra.<sup>172</sup> Esos eran la chusma que iban a pasar a ser la gente de remo de la nueva galera. Eran traídos en las galeras junto con aquellas otras cosas como anclas, mástiles, velamen, armamento, remos o lo que faltase en Barcelona para acabar de armar las nuevas.<sup>173</sup>

<sup>167</sup> Durante las Cortes de Monzón de 1553, presididas por el príncipe Felipe en nombre de su padre, el príncipe ordenó que se observara dicha costumbre. A su vez, mandó compensar a los maestros mayores de aja y calafates, que habían denunciado que desde la muerte del regente de la tesorería –que hacía las veces de superintendente de las atarazanas–, Bartolomé Ferrer, en 1530, no se les habían estado pagando los dos «marcs d'argent» que les correspondía, provocando «gran dany dels dits mestres majors [i] pervertint l'orde de la fàbrica de galeres»: AGS, GyM, leg. 51, f. 156, *El príncipe Felipe a los oficiales reales*, Monzón, 26 de diciembre de 1553.

<sup>168</sup> «Estas cinco galeras de V. M. que están aquí que yo hice hacer por cuenta del Reino de Nápoles, conviene que se saquen de aquí porque estando desarmadas como están y las tiendas ya hechas mil pedazos, se hinchan de agua, cuando llueve y van a riesgo de afondarse en la dársena. No obstante, la gran vigilancia que yo hago tener en que no se agoten, de lo que he dado aviso al visorrey para que provea dinero para darles carena en cubierta, para que lo que llueva no vaya dentro con la cual se excusarán las tiendas y también pagar algunas cosas que se deben y el sueldo de las seis personas que las guardan, las cuales han de haber diez meses de sueldo»: AGS, EST, leg. 1.398, f. 61, *Embajador Gómez Suárez de Figueroa a Felipe II*, Génova, 27 de septiembre de 1569.

<sup>169</sup> AGS, GyM, leg. 566, f. 120, *El duque de Feria a S. M.*, Barcelona, 6 de mayo de 1600.

<sup>170</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 114, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 24 de septiembre de 1695.

<sup>171</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 116, *José de Marimón a Gonzalo Fernández de Córdoba*, Barcelona, 29 de octubre de 1695.

<sup>172</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 114, *José de Marimón a*.

<sup>173</sup> Durante la segunda mitad del siglo XVI fue cada vez más habitual que viniese madera desde fuera de Cataluña, especialmente madera específica para ciertas partes como los mástiles, la popa o los remos. Los remos solían traerse desde el Reino de Nápoles, pero era también frecuente que viniesen de Narbona, de Guipúzcoa o de Navarra. Los remos de la galera real de Doria de 1586 provinieron de Navarra: se

En cuanto a las maniobras, justo antes de la botadura, «los ministros de las galeras» recorrían la cubierta comprobando que todo estuviera conforme e indicando la corrección de algunas «menudencias».<sup>174</sup> Estando entonces la galera calafateada y pintada la obra muerta y con la obra viva untada en sebo, estaba lista para ser arrastrada y varada mediante cabos, gúmenas, además de maderos, piezas y cuatro largos hierros, que servían «para dar fondo» y para hacer de guía.<sup>175</sup> Una vez en el agua, se procedía a su arboladura, con la colocación de los mástiles y entenas, los remos, las velas, las jarcias, los fanales y las banderas y estandartes,<sup>176</sup> además de la artillería.<sup>177</sup> Esto ya no era trabajo de la maestranza, sino de la «gente de cabo», los marineros y oficiales de las galeras.

## Las galeras de Barcelona

Existían diferencias entre las galeras construidas en las diferentes riberas y astilleros.<sup>178</sup> No era lo mismo una galera hecha en las atarazanas de Barcelona que otra hecha en el arsenal de Venecia, este último, mucho y mejor conocido, y del que se suelen sacar conclusiones generales.<sup>179</sup> De la misma manera que difería cómo se construían las galeras en Nápoles o en Constantinopla.<sup>180</sup> Los cambios, no hay duda, fueron graduales, no uniformes y diversos, aunque globalmente convergentes. La guerra es siempre una confrontación condicionada no solo por la economía y el buen hacer militar, sino también por la tecnología. La guerra en el Mediterráneo fue también una dura competencia tecnológica en constate evolución y de la que, lamentablemente, todavía conocemos muy poco.<sup>181</sup>

encargaron mil remos, los cuales primero se reunieron en Ochagavía, luego se condujeron primero por el río Salazar y luego por el Irati hasta llegar a Sangüesa; desde ahí por el río Aragón hasta el Ebro y, siguiendo el cauce hasta que llegaron a Tortosa. De las mil astillas de remo encargadas, tan solo dieciocho arribaron quebradas. AGS, GyM, leg. 201, f. 230, *Luis Carrillo a S. M.*, Pamplona, 25 de septiembre de 1587. AGS, GyM, leg. 220, f. 126, *Luis Carrillo a S. M.*, Pamplona, 22 de febrero de 1588.

<sup>174</sup> AMNM, Llibre ahont se copiaran, f. 114.

<sup>175</sup> AGS, GyM, leg. 564, f. 172, *El contador Durango y Juan Ruíz de Arce*, El Puerto de Santa María, 26 de febrero de 1600.

<sup>176</sup> Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, «Cervantes en la empresa de Navarino y de Modón de 1572: poniendo colores y figuras a la armada de la Santa Liga», en *eHumanista*, 2 (2013): 1-18.

<sup>177</sup> AGS, GyM, leg. 579, ff. 482-483, *Lo que es menester para las galeras que se están haciendo en Barcelona*, San Miguel (Zamora), 15 de febrero de 1601.

<sup>178</sup> AGUILERA LÓPEZ, «Riberas enfrentadas».

<sup>179</sup> Por citar tan solo algunos estudios sobre el tema: Ugo TUCCI, «Architettura navale veneziana. Misuri di vascelli nella seconda metà del Cinquecento», en *Bollettino dell'Atlante Linguistico Mediterraneo*, 5-6 (1963-1964): 277-293. Frederic C. LANE, *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance* (París, SEVPEN, 1965); y su posterior *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance* (Baltimore: John Hopkins University Press, 1973). Ennio CONCINA, *L'Arsenale della Repubblica di Venezia. Tecniche e istituzioni dal Medioevo all'età Moderna* (Milán: Mondadori Electa, 1984). Robert C. DAVIS, *Shipbuilders of the Venetian*. Guido ERCOLE, *Duri i banchi! La navi della Serenissima 421-1797* (Trento: Gruppo Modellistico Trentino, 2006).

<sup>180</sup> AGS, EST, leg. 445, f. 69, *Carlos Brancaccio a S. M.*, Madrid, 6 de febrero de 1575.

<sup>181</sup> CASADO SOTO, «Aproximación a la galera española»: 344-345.

Aunque es posible que en este período las diferentes tradiciones constructivas que había se influyeran entre sí más que nunca, dado el fluido trasvase de efectivos que ocasionaron los constantes encuentros bélicos, estas tradiciones tenían peculiaridades difíciles de suprimir: desde los diferentes sistemas metrológicos, pasando por ciertas preferencias en materiales y métodos, hasta los secretos de oficio guardados en el seno de sus familias gremiales.<sup>182</sup> El maestro mayor de Barcelona, el genovés Jerónimo Verde, se negaba a compartir su conocimiento con los otros maestros del atarazanal: «no lo ha consentido ni ha querido examinar [una galera construida por otro maestro] porque es genovés y siente que se introduzca en esta ciencia ningún vasallo de V. M., sino solo sus dos hijos y los de su nación».<sup>183</sup>

La construcción naval a comienzos de la Edad Moderna era más una artesanía que no una ciencia: «La invención de hacer nuevo género de navíos es para personas que tienen larga experiencia de hacerlos y los han muchas veces experimentado».<sup>184</sup> Era, por tanto, un arte muy dependiente del talento y la experiencia del maestro; así como muy condicionada de los saberes heredados durante su etapa como aprendiz.<sup>185</sup> Por tanto, no existía un modelo de galera estandarizado hecho en Barcelona o en ningún otro lugar.<sup>186</sup> Lo que sí existía eran una serie de tradiciones comunes desarrolladas en cada ribera, pero incluso esas podían variar dentro de una misma zona, pues los maestros de cada lugar se las ingeniaban con los recursos que tuvieran al alcance y trabajaban con relación a la demanda y necesidades existentes.<sup>187</sup> Por ello, hay que recalcar que los buques se construían o reformaban según fuera su finalidad. Así, el comendador de La Religión,<sup>188</sup> fray Gil de Andrade, capitán de galeras del rey, a propósito de enviar a las Indias cuatro de sus galeras más nuevas,<sup>189</sup> informaba que, a pesar de que no costaría demasiado caro aderezarlas para ese propósito, no resultaba la mejor opción, por tener unas medidas y altura poco adecuadas para ese fin: «y conviene que las que han de pasar allá sean más cortas y altas de puntal y que no es de inconveniente para ser ligeras pues donde han de servir no habrá navíos que lo sean

<sup>182</sup> CASADO SOTO, «Aproximación a la galera española».

<sup>183</sup> AGS, GyM, leg. 825, s. f., *El duque de Alburquerque a S. M.*, Barcelona, 9 de septiembre de 1617.

<sup>184</sup> AHN, div. col. 23, n.º 39, *Parecer de Bernardino de Mendoza sobre lo de la navegación*, [ant. septiembre de 1549].

<sup>185</sup> El gremio de maestre de aja de Barcelona obtuvo sus ordenanzas en 1400, mientras que el gremio de calafates las obtuvo en 1599. Mariano BARRIENDOS VALLVÉ, «La conflictividad gremial en la construcción naval barcelonesa (1571-1820)», en *Pedralbes: Revista d'Història Moderna*, 18-1 (1988): 103-111.

<sup>186</sup> «Frederic Lane, quien probablemente fue el primero en presentar el arsenal veneciano a público angloparlante, advirtió a sus lectores que no trataran este centro manufacturero como si fuera una fábrica industrial según el modelo del siglo XIX. Convencido de que el arsenal era en cambio una aglomeración masiva de talleres semiindependientes»: DAVIS, *Shipbuilders of the Venetian*, 180.

<sup>187</sup> Marcel PUJOL I HAMELINK, *La construcció naval a Catalunya a l'Edat Mitjana* (Barcelona: Base, 2012).

<sup>188</sup> Era el nombre con el que se hacía referencia a la oficialmente denominada Soberana Orden Militar y Hospitalaria de San Juan de Jerusalén, de Rodas y de Malta.

<sup>189</sup> Construidas en Barcelona y llamadas: *El Águila*, *La Temeraria*, *La Victoria* y *Santa Marta*. AGS, GyM, leg. 79, f. 144, *Relación de las galeras de España más nuevas y altas de puntal y lo que es menester para su adobo*, [Málaga, septiembre de 1575].

más que ellas». En lugar de adaptar unas galeras ya fabricadas y pensadas para el Mediterráneo, era partidario de «que se hiciesen aposta y con parecer de pilotos y personas pláticas en la navegación de las Indias, porque para atravesar tanto golfo las que están hechas no lo harán sin mucho riesgo». A su vez, a pesar de que resultaría más cómodo hacerlas en Sevilla, es partidario de que las hagan en Barcelona, porque las fabricarán con mucha más brevedad.<sup>190</sup> En 1577 se hicieron en Barcelona dos galeras y una saetía, destinadas a patrullar las costas caribeñas.<sup>191</sup>

Lo que atrasó la construcción de esas galeras no fue la construcción en sí, sino varios temas relacionados con su jurisdicción, administración y jerarquía, además de los debates entre los diferentes expertos sobre qué madera, medidas y trazas eran las más idóneas. Sobre eso último, pocas veces había unanimidad, puesto que las obras tenidas por idóneas en una ribera y por unos capitanes o maestros, en otras eran consideradas poco adecuadas. Un claro ejemplo de ello lo tenemos en el conflicto entre los maestros Jordán y Catalán que ya hemos tratado con anterioridad. La disputa no fue únicamente por el título de maestro mayor o por ser uno extranjero y el otro de la tierra, sino que también colisionaban dos tradiciones constructivas. Maestre Jordán, que había trabajado durante décadas en Barcelona, aprendiendo y luego sucediendo a su padre, cuestionaba los métodos y habilidades de los recién llegados: «Los dichos cabos maestros [Catalán y Nicola] han hecho y deshecho dos y tres veces muchas obras en muchas galeras, y esto por causa de no saber hacer lo que han presumido». <sup>192</sup> No era el único que ponía en duda el talento de estos maestros, también lo hacía el veedor Isunza.<sup>193</sup> Sin embargo, quien más contrario se mostró fue Juan Andrea Doria: «Me hace sospechar que no sean tan pláticos como sería menester». <sup>194</sup>

En 1586, maestre Catalán y maestre Nicola dirigían la construcción de la nueva galera real pensada de «treinta y dos bancos y que bogasen limpios treinta»,<sup>195</sup> y cuyas medidas y formas,<sup>196</sup> el rey quiso consultar a su nuevo capitán general de la Mar

<sup>190</sup> AGS, GyM, leg. 79, f. 17, *Fray Gil de Andrade a S. M.*, Málaga, 6 de septiembre de 1575.

<sup>191</sup> AGS, GyM, leg. 82, f. 179, *Los puntos que se platicaron sobre las dos galeras y una saetía que han de servir en guarda de la costa de las Indias*, 3 de noviembre de 1577.

Sobre galeras hispanas en ambas Indias: Juan José SÁNCHEZ BAENA, «La necesidad y el empleo de galeras en el Mar Caribe en la segunda mitad del Siglo XVI», en *Revista de Historial Naval*, 110 (2010): 75-96. Juan José SÁNCHEZ BAENA, «Construcción y operatividad de las galeras del Perú durante la segunda mitad del siglo XVI», en *Anuario de Estudios Americanos*, 73-2 (2016): 623-656. Sebastián AMAYA PALACIOS, «Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624)», en *Revista de Historia Naval*, 138 (2017): 27-45. Sebastián AMAYA PALACIOS, «Poderío naval en las Indias: las galeras de Cartagena y Manila (1571-1621)», en *RESI: Revista de estudios en seguridad internacional*, 3-2 (2017): 169-188. Nicolás RODRÍGUEZ CASTILLO, «Las galeras en Filipinas: guerra, comercio y disciplinamiento social (1580-1650)», *Historia Social*, 87 (2017): 149-166.

<sup>192</sup> AGS, GyM, leg. 264, f. 233, *Bartolomé Jordán a*.

<sup>193</sup> AGS, GyM, leg. 166, f. 2, *Bartolomé Jordán a*.

<sup>194</sup> AGS, GyM, leg. 189, f. 106, *Juan Andrea Doria a S. M.*, Loano, 29 de diciembre de 1586. También en CASADO SOTO, «Aproximación a la galera española»: 346-347.

<sup>195</sup> AGS, GyM, leg. 188, f. 197, *Manrique de Lara a S. M.*, Barcelona, 10 de septiembre de 1586.

<sup>196</sup> AGS, GyM, leg. 189, ff. 103-104, *Memoria de las medidas que han de tener la galera real y la capitana de España*, [1586]. También en CASADO SOTO, «Aproximación a la galera española»: 347-348.



–nombrado en 1584– y futuro patrón de la nueva real, Juan Andrea Doria.<sup>197</sup> El genovés, rápidamente envió varias cartas al respecto en las que se mostraba en contra del parecer y el talento de los maestros:

Por lo que dicen esos maestros en la carta y la relación susodicha como por la que vi los días pasados de las medidas de la real y la capitana de España, sospecho mucho que no las sabrán acertar porque he visto y hecho fabricar infinitas galeras y nunca los maestros buenos han pedido que se le den las medidas, solo ha bastado decirles de cuantos bancos han de ser y cuantos remeros han de bogar por banco. Y si las otras que han hecho han tenido alguna falta se les ha advertido de ellas porque las enmienten. Pero quizá los maestros de Barcelona las han pedido para disculparse después si la galera no sale bien, con decir que procede de las dichas medidas. Pues estando hecha la galera sino se vuelve a deshacer, solo Dios puede saber si las han guardado [las medidas] o no, y así sería de parecer que sin darles las medidas precisas se les dijese solamente que hagan una real de tanto bancos que bogue tantos hombres por banco, que vaya bien a la vela y al remo y que pueda llevar cómodamente a la gente y aparejo que ha de llevar una real, y en lo demás tenga las medidas que ellos quisieren, que si serán pláticos, bien las acertarán sin que nadie se las muestre.<sup>198</sup>

Además, mencionaba las faltas –reportadas por Álvaro de Bazán<sup>199</sup> de la galera bastarda de Portugal, hecha por Catalán, durante su estancia en Lisboa en 1584:

Hallo en ella una contrariedad muy grande porque una vez se dice que es encintada muy alta y otra que cuando está descargada tiene la cinta metida en el agua, lo cual denota muy claramente que es encintada muy baja. Como quiera que sea lo que puedo alcanzar es que debe de ser más para navegar en el río que en la mar.<sup>200</sup>

Eso último que dice Doria es muy significativo, pues recordemos que maestro Catalán, a pesar de ser natural de Cataluña, había pasado veinticinco años de su vida como cautivo trabajando en las atarazanas de Argel. Los corsarios no empleaban los mismos buques que los que demandaba el rey, pues los norteafricanos mostraban predilección por las galeotas, de menor tamaño y más ligeras que las galeras, pensadas para cargar menos artillería y menos gente y capaces de adentrarse en ríos como el Ebro o el Besós.<sup>201</sup> Los conocimientos de maestro Catalán que desde Génova se ponían en tela de juicio, habían sido sumamente valorados en Argel. Pues, tal y como explicaba en su misiva al rey, era él quien dirigía la fábrica argelina, teniéndolo constantemente vigilado y negándose a aceptar cualquier tipo de rescate por su persona.<sup>202</sup>

<sup>197</sup> AGS, GyM, leg. 180, f. 114, *El conde de Miranda a S. M.*, Zaragoza, 28 de marzo de 1585.

<sup>198</sup> AGS, GyM, leg. 214, f. 8, [*Juan Andrea Doria a S. M.*], [Génova, 1586].

<sup>199</sup> AGS, GyM, leg. 188, f. 199, [*Álvaro de Bazán a S. M.*], [Lisboa, 1586].

<sup>200</sup> AGS, GyM, leg. 214, f. 8, [*Juan Andrea Doria*].

<sup>201</sup> Jordi GILABERT TOMÀS, «Atacs corsaris i sistema defensiu a la mar de l'Ebre. Segle XVI», *Recerca*, 4 (2000): 137-180.

<sup>202</sup> AGS, GyM, leg. 88, f. 174, *Maestre Pedro Catalán*.

Una de las cosas que se les reprochaba a las galeras fabricadas en Barcelona, e hispánicas en general, era su poca durabilidad, especialmente si se las comparaban con la venecianas o genovesas:

Son pocas las galeras de V. M. que navegan siete años y algunas no llegan a tres, y en el armada del Turco se tomaron ahora galeras muy enteras que se perdieron en los Gelves [1560] y aún me dicen que las hubo de las que perdió el príncipe Doria sobre Ponza [1552]<sup>203</sup> y lo mismo de los bucos, es de las velas, jarcia y de los demás aparejos de galeras.<sup>204</sup>

El veneciano Zane decía que las hechas en Barcelona servían «hasta diez años».<sup>205</sup> Si bien es cierto que las galeras de la Monarquía no tenían reputación de duraderas, eso se debía muchas veces no tanto a su construcción como sí a las fallas o a su falta en su mantenimiento.<sup>206</sup> A pesar de ello, llamaba la atención que incluso las galeras de Francia, reino en aquel momento sin demasiado prestigio en asuntos de la mar, estaba construyendo galeras más duraderas en la ribera de Marsella. El porqué de ello inquietó a Génova, y por ello se investigó esa tecnología. Juan Andrea Doria quería aplicar esa tecnología a la galera real que se le construía en Barcelona, cosa a que los maestros asignados a ella se negaban. Reproducimos gran parte del discurso de Doria, por los muchos detalles que aporta:

Habiendo visto la copia de la relación y carta que han escrito lo maestros Pedro Catalán y Juan de Nicola sobre los filos escorzados reprobando que se hagan de árboles de galeras [de pino], lo que se me ofrece decir es que habiendo hecho otras veces junta de los mejores maestros de esta ribera por saber de dónde procedía que las galeras que se hacían en Marsella duraban más que las otras, se concluyó que dependía esto de dos cosas solas que ellos hacían diferentemente de nosotros en la fábrica de sus galeras:

Y la una era que hacían el croame de ellas más grueso y los filos escorzados de árboles de galeras. Porque siendo la galera tanto más fuerte cuanto la madera de que se hace es más larga no hay duda que la que tuviere los filos de árboles será más fuerte pues dos de ellos o poco más bastan para toda la galera. Y así lo hice poner por obra en la fábrica de mi galera capitana (...), la cual después de haber navegado quince años

<sup>203</sup> «El príncipe [Andrea] Doria, yendo a Nápoles con los [soldados] alemanes fue descubierto en la isla de Ponza del armada del Turco y le dieron la caza y tomaron siete galeras»: AGS, EST, leg. 1.382, ff. 97-98, El embajador Gómez Suárez de Figueroa al príncipe Felipe, Génova, 30 de agosto de 1552.

<sup>204</sup> AGS, GyM, leg. 445, f. 83, *El veedor general Pedro Velázquez a Felipe II*, [post. 7 de octubre de 1571]. Véase también THOMPSON, «Las galeras en»: 105-106.

<sup>205</sup> ALBÈRI, *Relazioni degli ambasciatori*, serie 1, vol. 5: 352.

<sup>206</sup> «Habiéndose visto en el Consejo [de Guerra] y considerando la necesidad que hay de que se fabriquen las más galeras que pudiere, al respecto de haber muchas viejas en el Andalucía y en Lisboa, que es fuerza remendarlas. Pues por ser tales se dejan en los puertos disminuyéndose el número de ellas y habiendo muchos gastos sin ningún provecho»: AGS, GyM, leg. 190, f. 510, *El Consejo de Guerra al S. M.*, San Lorenzo de El Escorial, 17 de julio de 1586; «El buco de la galera *Santo Eugenio* es muy viejo y muy maltratado. Ha servido de hospital y de recoger forzados nuevos y aprisionar flamencos, y no está para ninguna cosa de estas, sino en riesgo de que vaya una noche a fondo»: AGS, GyM, leg. 564, f. 172, *El contador Durango*.

continuos y muchas veces de invierno y corrido muchas tormentas, cuando se deshizo se halló tan fuerte que pudiera navegar aún seis años y mejor que la real que se echó a la mar en Barcelona.<sup>207</sup> La galera que también he armado de nuevo está hecha de la misma manera.

Y otra experiencia de esto se vio los años pasados cuando la galera *Doria* y *La Perla* se perdieron a la isla de Santa Pola [Isla de Tabarca]. Que con estar hechas entrambas en un mismo tiempo y dando con la misma mareta<sup>208</sup> en las mismas peñas, la *Doria* que tenía los filos de árboles, tardó más días a deshacerse que *La Perla* [que tardó] horas; como se puede saber de don Cosme Centurión, que se halla en la Corte y entonces se halló presente a lo que digo (...).

En cuanto a la costa (...), se puede decir que no solo no se gasta más, antes menos porque, aunque la galera venga a costar más (...), se ahorran millares en el tiempo que duran más y en la bondad del bajel. Y no es buena consecuencia el decir que, porque el pino es más firme que el abeto es mejor para filos, pues hay otras maderas más fuertes que el pino para la fábrica de galeras, pues no se ha de mirar solo a la firmeza de la madera, pero también a la ligereza. Y así vuelvo a confirmar que se hagan los filos de árboles y no de pino, el cual bien se sabe aquí las calidades que tiene, pues las galeras que he hecho fabricar todas se han hecho de madera de pino escogida en ese atarazanal.<sup>209</sup>

El virrey Manrique recomendó al monarca: «Juan Andrea tiene más plática y experiencia que los demás, se debería en ello hacer lo que le parece. Porque así no tenga después ocasión de echar a nadie la culpa sino se acertase».<sup>210</sup> A lo que el rey accedió.<sup>211</sup> Más adelante, en 1597, cuando se acordó construir una nueva galera real, tanto el rey como *Doria* quisieron evitar contratiempos y, por ello, se decidió que se construyera al gusto de su patrón.<sup>212</sup> Se envió desde Génova al maestre Jerónimo Verde y a otros maestros y calafates.<sup>213</sup>

En el año 1600 se vararon ocho galeras en Barcelona, las cuales no fueron del agrado de algunos capitanes, en especial del conde de Santa Gadea, y alegaron una serie de defectos en los gálibos, las medidas, los materiales y la construcción que «no pueden ser de servicio».<sup>214</sup> Esas acusaciones indignaron no solo al virrey, sino también a la maestranza y los oficiales de las atarazanas, que pasaron a justificar detalladamente todos y cada uno de los supuestos defectos que se les achacaban a las galeras. No se trataba de una preferencia por un estilo o unas medidas, ni por desconfiar de los saberes de un maestro en concreto, sino que era una crítica al atarazanal, pues

<sup>207</sup> La hecha por Jordán en 1583, AGS, GyM, leg. 344, f. 259, *Bartolomé Jordán a S. M.* [Lisboa, 1592].

<sup>208</sup> Movimiento de las olas del mar cuando empiezan a levantarse con el viento o a sosegar después de la borrasca.

<sup>209</sup> AGS, GyM, leg. 214, f. 8, [*Juan Andrea Doria*].

<sup>210</sup> AGS, GyM, leg. 208, f. 310, *El Consejo de Guerra a S. M.*, Madrid, 11 de mayo de 1587.

<sup>211</sup> AGS, GyM, f. 309, *Felipe II al Consejo de Guerra*, Aranjuez, 12 de mayo de 1587.

<sup>212</sup> AGS, EST, leg. 1.429, f. 112, Felipe II a Juan Andrea Doria, San Lorenzo de El Escorial, 17 de junio de 1597.

<sup>213</sup> AGS, EST, leg. 1.429, f. 194, *Juan Andrea Doria a Felipe II*, Cartagena, 27 de junio de 1597.

<sup>214</sup> AGS, GyM, leg. 567, f. 137, *Lo que contiene*.

esas ocho galeras habían estado a cargo de cuatro reputados maestros: Lorenzo Masabò, Juan de Nicola, Francisco Corrón y el ya fallecido Pedro Catalán:

Todos grandes maestros y aprobados por S. M y Consejo, con muy grandes sueldos, los cuales han hecho muchas, así en estas atarazanas como en Sicilia, pues Masabò hizo la capitana de aquel reino que es una de las mejores galeras que hay (...), con gran gusto de don Pedro de Leyva. Y maestro Juan [de] Nicola en compañía de maestro Pedro Catalán hizo cuasi todas las que están hoy en la escuadra de España. También en este tiempo, se ha hecho una real y otra [galera] para el duque de Tursi,<sup>215</sup> muy a satisfacción del príncipe Doria y de los que las han visto navegar.

Por todo ello, desde el arsenal se mostraban descontentos con la crítica infundada, la cual consideraban que tenía motivos ulteriores. A pesar de ello, quedaban a disposición del soberano, al cual pedían que, si sentía deservido, enviase su orden indicando exactamente cómo debían hacerse a partir de ahora. «Y para que se entienda con cuanta satisfacción y verdad se responde a estos capítulos», tanto el nuevo maestro mayor Jerónimo Verde, el antiguo maestro mayor de la fábrica Bartolomé Jordán –que a la presente era maestro mayor de las galeras de Santa Gadea–, así como Jaime Clos, maestro mayor de los calafates, «de quienes no se podrá ser apasionados, por haberlas hecho y haberlas visto dentro y fuera, en confirmación de lo que se responde lo firman de sus nombres». Todo ello en presencia y con la certificación del veedor y contador real.<sup>216</sup>

Tanto el soberano como su Consejo parece ser que desestimaron las quejas de Santa Gadea, quién, a su vez, no tuvo demasiados inconvenientes en proponer emplear esas galeras en las operaciones proyectadas en para 1601 en Irlanda contra Inglaterra.<sup>217</sup> Sirviéndose de ellas, también, para hacer frente a los corsarios protestantes que incordiaban el comercio en la zona del Estrecho. El Consejo de Estado recomendó al monarca continuar construyendo nuevas galeras en Barcelona «pues son tan buenas las galeras que allí se hacen».<sup>218</sup> Similar recomendación tuvo el capitán general de las galeras de Nápoles, Pedro de Toledo: «se han de labrar en Barcelona porque allí es la fábrica más fuerte y de mejor madera».<sup>219</sup> Mientras que la Orden de Malta quiso construir también sus dos galeras –incluida una capitana– en Barcelona, justo después de haberse varado las galeras de la polémica.<sup>220</sup>

<sup>215</sup> Carlo Doria, hijo del príncipe de Melfi, Juan Andrea Doria.

<sup>216</sup> AGS, GyM, leg. 567, f. 135, *Relación de los defectos que dicen se hallan en las galeras y lo que a ello responden el superintendente y los maestros mayores*, Barcelona, 30 de octubre de 1600.

<sup>217</sup> Bernardo J. GARCÍA GARCÍA, «Ostende, Kinsale y Argel: tres empresas para Felipe III», en *Irlanda y la Monarquía Hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exilio y religión*, E. García Hernán, M. Á. de Bunes Ibarra, Ó. Recio Morales y B. J. García García (eds.) (Madrid: Universidad de Alcalá y Centro Superior de Investigaciones Científicas, 2002): 242-244.

<sup>218</sup> AGS, EST, leg. 458, s. f., *El Consejo de Estado al rey*, Valladolid, marzo de 1606.

<sup>219</sup> AGS, EST, leg. 459, s. f., *Papel de Don Pedro de Toledo...*

<sup>220</sup> AGS, GyM, leg. 579, ff. 66 y 127, *El Consejo de Guerra a Felipe III*, Valladolid, 9 de noviembre de 1601 y 30 de agosto de 1602.

Durante el reinado de Felipe III, en el contexto de paz frente a las potencias europeas que la historiografía ha denominado *pax hispanica*, la Monarquía volvió nuevamente su interés en el Mediterráneo.<sup>221</sup> Eso reactivó –aunque limitadamente– la construcción naval en Barcelona. El enemigo a batir no fue la Sublime Puerta, sino la piratería norteafricana, por lo que modelo que imperó fue el de escuadras mucho más reducidas en su número, más ágiles y autónomas y, sobre todo, más baratas de mantener,<sup>222</sup> que sumaban esfuerzos ante acometidas de entidad como las fracasadas en Argel.<sup>223</sup> En Barcelona se produjeron buenas galeras durante esos años, pero eso no evitó que el astillero –y el principado– agudizaran una serie de problemas estructurales, los cuales se agravarían enormemente con la Guerra de los Segadores.<sup>224</sup> Eso significó el declive de la construcción naval en las atarazanas. Como ya hemos tratado, a pesar de los varios intentos por remediar la situación, por las razones ya mentadas, el astillero y las galeras de Barcelona oficialmente tocaron a su fin el 9 de noviembre de 1745.

El número de galeras que se fabricaron en Barcelona entre 1516 y 1745, resulta actualmente difícil de precisar. Se trata de un largo período de casi dos siglos y medio, en el que se produjeron multitud de cambios y donde, sobre todo, se generó una ingente cantidad de documentación, mucha de la cual, si bien preservada en los archivos, resta por ser estudiada o nuevamente revisada. En los primeros años del siglo XVI, la única armada de galeras a cargo del rey en la península Ibérica era la escuadra del reino de Granada. Esta armada, cuyo mando supremo el rey delegaba en un asentista, no solo tenía la misión de defender las costas «de los moros de allende el mar, sino también de los conversos de la tierra».<sup>225</sup> Era una armada cuyo papel inicial fue puramente defensivo y geográficamente limitado, pero cuya ratio de operación se amplificó gradualmente como consecuencia de la evolución política-militar hispano-otomana.

<sup>221</sup> Bernardo J. GARCÍA GARCÍA, *La pax hispanica: política exterior del duque de Lerma* (Lovaina: Leuven University Press, 1996). Paul C. ALLEN, *Felipe III y la Pax Hispanica, 1598-1621: el fracaso de la gran estrategia* (Madrid: Alianza, 2001). Antonio ESPINO LÓPEZ, «Los enemigos de la Monarquía en el Mediterráneo: el caso de la defensa de Ibiza en el siglo XVII, 1598-1621», en *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 26 (2006): 11-28.

<sup>222</sup> A las permanentes y conocidas como escuadras como la de España, Nápoles Sicilia o Génova, se añadía la de Portugal, la de la Diputación de Cataluña o la de Cerdeña, a las que se añadía la escuadra privada del duque de Lerma en Denia, e incluso una escuadra de galeras en Flandes capitaneada por Federico Spínola, sumando también las galeras de los diferentes estados aliados y particulares italianos.

<sup>223</sup> Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, «Felipe III y la defensa del Mediterráneo: la conquista de Argel», en *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en a Europa moderna (1500-1700)*, E. García Hernán y D. Maffi (eds.) (Madrid: Centro Superior de Investigaciones Científicas, 2006), vol. 1: 921-946.

<sup>224</sup> Alfredo CHAMORRO ESTEBAN, «Las Reales Atarazanas de Barcelona en el contexto de la guerra de los treinta años: la fábrica de galeras de la monarquía (1635-1640)», en *Monarquías en conflicto. Linajes y noblezas en la articulación de la Monarquía Hispánica*, J. I. Fortea Pérez, J. E. Gelabert González, R. López Vela y E. Postigo Castellanos (eds.) Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2018): 307-324.

<sup>225</sup> AMNM, SB, art. 1, ms. 371, doc. 31, ff. 365r-368r, *Carlos V a la emperatriz Isabel*, 1529. En: MARCHENA GIMÉNEZ, «La vida y los hombres»: 24.



La escuadra de Granada es el germen de la escuadra de galeras de España, cuyo nombre empieza a aparecer en la documentación a partir de los años treinta del siglo XVI, en los diferentes asientos con Álvaro de Bazán *el Viejo* y Bernardino de Mendoza. Solo una porción de las galeras a disposición de Carlos V era de su propiedad, el resto pertenecían a los asentistas, tanto vasallos naturales como extranjeros.<sup>226</sup> Estos asentistas no construían –salvo excepciones– sus galeras en la fábrica real sino en diferentes riberas de su elección. En 1524 ya se habían construido cuatro galeras en las atarazanas, en palabras de Casals «preludio de una intensa política de armamento en el Mediterráneo».<sup>227</sup> A estas le siguieron varias fábricas, más cada vez de mayor entidad, siendo la preparación de la jornada de Túnez contra Barbarroja cuando la construcción naval en las atarazanas de Barcelona al servicio de la corona se reactiva por completo, sobrepasando en poco tiempo el volumen de actividad desarrollando durante los siglos medievales.<sup>228</sup> En esto juega un papel muy importante el veneciano Juan Rena, quien, actuando como superintendente de las atarazanas, pasa a gestionar la política mediterránea del emperador, cuyo objetivo será contrarrestar la riesgosa dependencia en las galeras de Andrea Doria.<sup>229</sup>

A pesar de la continua necesidad tanto de atención como, sobre todo, de recursos que se destinaban contra Francia y contra los protestantes alemanes, el progresivo aumento del número de galeras en las diferentes escuadras, así como la necesidad de reemplazar las viejas, dañadas o perdidas; o manteniendo las activas, supone que el astillero se mantenga continuamente activo. El sistema del asiento sigue siendo el predominante, pero cada vez son más las galeras cedidas a particulares que son de propiedad real. Los diferentes problemas y el criticado desempeño de las galeras a mediados de siglo, hicieron que el nuevo rey tomase el control directo de la mayoría de las galeras que conforman sus fuerzas en el Mediterráneo y acrecentara su número gracias los impuestos concedidos por el sumo pontífice. Es a partir de esta época cuando realmente contamos con una administración mejor organizada y una documentación más abundante y detallada que permite hacer un seguimiento más exhaustivo. Además, al fijarse la corte en Madrid, la documentación de Felipe II sobre este asunto está menos desperdigada que la de su itinerante padre.<sup>230</sup>

<sup>226</sup> MARCHENA GIMÉNEZ, «La vida y los hombres»: 42-55.

<sup>227</sup> A lo que añade: «poco tenía que ver con las necesidades de Cataluña»: Àngel CASALS, *L'emperador i els catalans: Catalunya a l'imperi de Carles V (1516-1543)* (Granollers: Editorial Granollers, 2000): 144.

<sup>228</sup> Albert ESTRADA-RIUS, *La Drassana Reial de Barcelona a l'Edat Mitjana. Organització institucional i construcció naval a la Corona d'Aragó* (Barcelona: Museu Marítim de Barcelona y Angle Editorial, 2004).

<sup>229</sup> José M. ESCRIBANO-PÁEZ, «Juan Rena and the Construction of the Hispanic Monarchy (1500-1540)» (tesis doctoral dirigida por J. Flores, European University Institute, 2016): 270-274.

<sup>230</sup> «Lo que dijo el Emperador después de la oración de Filiberto [de Bruselas]: «Nueve veces fui a Alemania la Alta, seis he pasado en España, siete en Italia, diez he venido aquí a Flandes, cuatro en tiempo de paz y de guerra he entrado en Francia, dos en Inglaterra, otras dos fui contra África, las cuales todas son cuarenta, sin otros caminos de menos cuenta, que por visitar mis tierras tengo hechos. Y para esto he navegado ocho veces el mar Mediterráneo y tres el Océano de España, y ahora será la cuarta que volveré a pasarlo para sepultarme; por manera que doce veces he padecido las molestias, y trabajos de

A la correspondencia de los virreyes, consejos y oficiales reales, hay que sumar también la documentación cada vez más frecuente que generan tanto el superintendente como el maestro mayor de las atarazanas, ambos cargos acabados de definir durante el reinado de Felipe II. Así, por ejemplo, el «exiliado» Bartolomé Jordán, que se encuentra trabajando en Lisboa, solicita al monarca que le permita regresar a Barcelona, y hace un repaso a sus servicios y dice que:

A veintidós años que sirve a V. M. de su oficio en Barcelona adonde ayudó a fabricar setenta y más galeras a Bautista Jordán, su padre, y después hasta que murió, que habrá diez años, ha servido su oficio (...) y en ese tiempo ha fabricado veinte galeras, todas las cuales han salido muy buenas y entre ellas la galera real que pasó el serenísimo duque [Carlos Manuel] e infanta doña Catalina a Saboya y la capitana que ahora es de España.<sup>231</sup>

Los enormes libros de contabilidad aportan muchísimos datos, pero todavía están pendientes de ser analizados.<sup>232</sup> Seguidamente, el cambio de paradigma en el Mediterráneo y la reducción del tamaño de las escuadras de finales del siglo XVI, se mantiene para todo el XVII y el XVIII. Esa reducción de los números, junto con la paulatina mejora y racionalización de la administración, facilita –exceptuando los momentos tumultuosos como en la Guerra de los Segadores o en la de Sucesión– poder llevar un conteo más exacto de los buques fabricados. Asimismo, hay que tener en consideración que las órdenes y encargos se emitían primero, y posteriormente se intentaban llevar a cabo, algunas veces sin los medios suficientes para ello. Lo cual suponía que no pudiesen completarse las órdenes o que fueran modificadas, cuando no canceladas. Todo ello comporta que no todos los buques que fueron comisionados e incluso construidos acabaran varándose y, por tanto, finalizándose.<sup>233</sup> A lo que hay que añadir que no siempre se menciona si el buque varado se trata de una galera vieja reparada o una nueva construcción. Sirva entonces lo arriba indicado para visualizar la presente tabla. Tabla que, por el momento, debe servir solo de referencia aproximada, y que los autores esperan poder completar, cotejar y precisar en investigaciones futuras.

la mar»: Prudencio DE SANDOVAL, *Historia de la vida y hechos del Emperador Carlos V*, C. Seco Serrano (ed.) (Madrid: Atlas, 1955), vol. III: 2.149-2.152.

<sup>231</sup> AGS, GyM, leg. 344, f. 259, *Bartolomé Jordán a.*

<sup>232</sup> Los numerosos volúmenes que hasta los años treinta del siglo XVI encontramos en el ACA, en la sección «Real Patrimonio»; y posteriormente a esa fecha, casi exclusivamente en AGS, en las secciones «Contaduría del Sueldo», «Contaduría Mayor de Cuentas» y, más relacionado con la administración pagos de las galeras que no con las atarazanas, en «Galeras» y, más concretamente, en sus legajos dedicados a «Libranzas» y «Libros de Sueldos».

<sup>233</sup> Inicialmente, el duque de Lerma dio la orden de «varar la galera de veintinueve bancos que a más de dos años se fabricó en las atarazanas de Barcelona»; posteriormente, Felipe III «resolvió que dicha galera de veintinueve bancos se tuviese guardada y no se varase»: AGS, GyM, leg. 3.146, s. f., *El Consejo de Guerra*.

AÑOS	GALERAS	TIPOLOGÍA
1524	4	ordinarias
1526-1535	60	1 bastarda, 2 patronas y 57 ordinarias
1536-1537	24	1 capitana y 23 ordinarias
1538	8	ordinarias
1539	13	ordinarias
1541	4	ordinarias
1543	10	ordinarias
1550-1551	26	ordinarias
1552	18	1 bastarda y 17 ordinarias
1554-1556	34	1 «veneciana», 1 «de popa redonda» y 32 ordinarias
1557	8	1 bastarda, 1 nueva y 6 ordinarias
1560	4	ordinarias
1561-1563	27	1 capitana y 26 ordinarias
1564	32	ordinarias
1565	24	ordinarias
1566-1567	40	ordinarias
1568	14	1 real y 13 ordinarias
1569	14	11 ordinarias y 3 sutiles
1570-1574	43	1 real, 1 capitana, 1 patrona, 17 sutiles y 23 ordinarias
1575	17	ordinarias
1577	3	2 «de Indias» y 1 saetía
1583	1	1 real
1584-1585	11	2 «de Indias», 1 fragata, 1 bastarda, 1 «bastardela» y 6 sutiles
1586-1587	15	1 real, 2 capitanas, 1 patrona y 11 ordinarias
1588	21	ordinarias
1589	10	1 real y 9 ordinarias
1590	15	1 real, 2 capitanas y 12 ordinarias
1591-1592	12	ordinarias

AÑOS	GALERAS	TIPOLOGÍA
1598	1	ordinaria
1599	1	real
1600-1601	11	1 capitana, 1 patrona y 9 ordinarias
1605-1615	27	3 capitanas, 18 ordinarias, 1 sutil y 5 bergantines
1617	2	2 ordinarias
1622	4	1 capitana, 1 patrona real y 2 ordinarias
1627	3	2 ordinarias y 1 sutil
1636-1637	26	10 fragatas, 6 caíces, 6 «barcos luengos» y 4 barcazas
1639	5	ordinarias
1640	3	ordinarias
1666-1668	6	5 ordinarias y una falúa real
1670-1673	4	2 ordinarias, 1 capitana y 1 patrona
1678	4	4 ordinarias
1680-1686	9	6 ordinarias, 1 capitana y 2 patronas
1692	3	1 patrona, 2 ordinarias,
1694	1	ordinaria
1696	1	capitana
1703	2	1 patrona y 1 ordinaria
1716-1717	2	2 ordinarias
1723	2	2 ordinarias
1724	1	capitana real
1726	2	1 patrona y 1 ordinaria
1728	2	2 ordinarias
1731	3	2 ordinarias y 1 falúa
1733	2	1 ordinaria, 1 capitana y 1 «barquilla»
1736	2	1 patrona y 1 ordinaria
1743	2	2 ordinarias
1744-1745	2	2 ordinarias

# Abreviaturas

- ACA: Archivo de la Corona de Aragón  
 BGRP: Bailía General del Real Patrimonio  
 C: Cancillería  
     reg.: registros  
 CA: Consejo de Aragón  
 G: Generalitat  
 MR: Maestre Racional  
 RP: Real Patrimonio  
 ORM: Órdenes Religiosas y Militares  
 SC: Correspondencia del conde de Santa Coloma
- AGS: Archivo General de Simancas  
 CMC: Contaduría Mayor de Cuentas  
     1EP: 1.<sup>a</sup> Época  
     3EP: 3.<sup>a</sup> Época  
 CSU: Contaduría del Sueldo  
     2SE: 2.<sup>a</sup> Serie  
 EST / EST K: Estado  
 GAL: Galeras  
 GyM: Guerra y Marina  
 SMA: Secretaría de Marina
- AHCB: Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona  
 AHN: Archivo Histórico Nacional  
 AHPB: Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona  
 AMMB: Arxiu del Museu Marítim de Barcelona  
 AMNM: Archivo del Museo Naval de Madrid  
     SB: Colección Sanz de Barutell  
     VP: Colección Vargas Ponce
- ANC: Arxiu Nacional de Catalunya  
 APR: Arxiu del Palau-Requesens  
 BC: Biblioteca de Catalunya  
 BNE: Biblioteca Nacional de España  
     div.: diversos  
     col.: colecciones
- DACB: *Dietari de l'Antich Consell Barceloní*



DGC: *Dietari de la Generalitat de Catalunya*

CODOIN: *Colección de Documentos Históricos Inéditos para la Historia de España*

doc.: documento  
f. / ff.: folio; s. f.: sin foliar  
leg.: legajo  
lib.: libro  
ms.: manuscrito  
n.º: número  
p. / pp.: página  
vol.: volumen

### **Nota de transcripción:**

La transcripción de los documentos –tanto en castellano como en catalán, así como alguna traducción italiana, francesa o latina– la hemos realizado adaptando su puntuación y grafía a la normativa actual siempre que esto fuera posible y siempre respetando el mensaje original. Los comentarios de transcripción se han colocado entre corchetes [#]; en los saltos de contenido del texto se han colocado paréntesis y tres puntos (...).

## Bibliografía

- AGUILERA LÓPEZ, A. Jorge. «El inicio de la recuperación naval hispana en el Mediterráneo y la construcción de galeras en Barcelona durante el virreinato de García de Toledo (1558-1564)». En *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: Economía, sociedad, política y cultura en el mundo hispánico*, María de los Ángeles Pérez Samper y José Luis Betrán Moya (eds.). Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2018, 529-541.
- AGUILERA LÓPEZ, A. Jorge. «Fabricando el Socorro de Malta: Las Atarazanas Reales de Barcelona en la política Mediterránea de Felipe II (1556-1565)». Tesis fin de máster inédita. Universitat de Barcelona, 2015.
- AGUILERA LÓPEZ, A. Jorge. «La maestranza de las Atarazanas Reales de Barcelona durante el siglo XVI». En *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, 38 (2018): 51-85.
- AGUILERA LÓPEZ, A. Jorge. «Riberas enfrentadas: catalanes y genoveses, maestros mayores de las Atarazanas Reales de Barcelona (1558-1599)». En *A la sombra de las Catedrales: Cultura, Poder y Guerra en la Edad Moderna*, Cristina Borreguero Beltrán, Óscar R. Melgosa Oter, Ángela Pereda López y Asunción Retortillo Atienza (eds.). Burgos: Universidad de Burgos, 2021, 1.821-1.840.
- AGUILERA LÓPEZ, A. Jorge, [en prensa], «“[They] are not of any service, except for wasting wages and burning a lot of timber”: The soldiers of the guard of the Royal Shipyard of Barcelona (1575-1600)», en *Privacy at Sea: Practices, Spaces, and Communication in Early Modern Maritime History*, Natacha Klein Kafer (ed.). Londres: Palgrave Macmillan, 2022.
- ALBAREDA SALVADÓ, Joaquim. *Els catalans i Felip V. De la conspiració a la revolta (1700-1705)*. Barcelona: Fundació La Caixa, 1993.
- ALBAREDA SALVADÓ, Joaquim. *La Guerra de Sucesión de España (1700-1714)*. Barcelona: Crítica, 2010.
- ALBÈRI, Eugenio. *Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato durante il secolo decimosesto*. Florencia: Società Editrice Fiorentina, 1861 y 1862, serie 1, vols. 5 y 6.
- ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José. *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639). La última ofensiva europea de los Austrias madrileños*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2001.

- ALDERSON, A. D. *The Structure of the Ottoman Dynasty*. Oxford: Clarendon Press, 1956.
- ALLEN, Paul C. *Felipe III y la Pax Hispanica, 1598-1621: el fracaso de la gran estrategia*. Madrid: Alianza, 2001.
- ALVAR EZQUERRA, Alfredo, y RUIZ RODRÍGUEZ, José Ignacio. *Túnez, 1535*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2010.
- ÁLVAR EZQUERRA, Alfredo. *El duque de Lerma. Corrupción y desmoralización en la España del siglo XVII*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2010.
- AMAYA PALACIOS, Sebastián. «Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624)». En *Revista de Historia Naval*, 138 (2017): 27-45.
- AMAYA PALACIOS, Sebastián. «Poderío naval en las Indias: las galeras de Cartagena y Manila (1571-1621)». En *RESI: Revista de estudios en seguridad internacional*, 3-2 (2017): 169-188.
- AMIRELL, Stefan E. y MÜLLER, Leos. *Persistent Piracy: Maritime Violence and State-Formation in Global Historical Perspective*. Nueva York: Palgrave Macmillan, 2014.
- ANDERSON, R. C. *Naval Wars in the Levant 1559-1853*. Princeton: Princeton University Press, 1952.
- ARAGÓN RUANO, Álvaro. *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*. Donostia-San Sebastián: Aranzadi Zientzi Elkartea, 2001.
- ARANDA Y ANTÓN, Gaspar DE. *Los Bosques Flotantes. Historia de un roble del siglo XVIII*. Madrid: ICONA, 1990.
- ARSENAL, León y PRADO, Fernando. *Rincones de historia española*. Madrid: EDAF, 2008.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo. *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526)* (2 ed.). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1992.
- BAMFORD, Paul W. *Fighting ships and prisons. The Mediterranean galleys of France in the Age of Louis XIV*. Minneapolis: The University of Minnesota Press, 1973.
- BARBERO, Alessandro. *Lepanto. La battaglia dei tre imperi*. Bari: Editore Laterza, 2010, (traducción al castellano 2011).
- BARRIENDOS VALLVÉ, Mariano. «La conflictividad gremial en la construcción naval barcelonesa (1571-1820)». En *Pedralbes: Revista d'Història Moderna*, 18-1 (1988): 103-111.
- BARRIOS PINTADO, Feliciano. *La gobernación de la monarquía de España: consejos, juntas y secretarios de la administración de corte (1556-1700)*. Madrid: Boletín Oficial del Estado, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales y Fundación Rafael del Pino, 2015.
- BASSA, Jaume, «El senyor de Sant Jordi i la fortificació de les illes Medes». En *Llibre de la Festa Major de Torroella de Montgrí*. Torroella de Montgrí: Associació del Llibre de la Festa Major, 2009, 37-56.

- BAUER LANDAUER, Ignacio. *La marina española en el siglo XVI. Don Francisco de Benavides, cuatralvo de las galeras de España*. Madrid: Jesús López, 1921.
- BAUER MANDERSCHIED, Erich. *Los montes de España en la Historia*. Madrid: Ministerio de Agricultura, 1980.
- BELINGUER CEBRIÀ, Ernest (coord.). *Felipe II y el Mediterráneo: La monarquía y los reinos II*. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1999, vol. 4.
- BELHAMISSI, Moulay. *Histoire de la Marine algérienne (1516-1830)*. Argel: Entreprise Nationale du Livre, 1986.
- BENAFRI, Chakib. «La posición de la sublime puerta y de la regencia de Argel ante la rebelión de los moriscos granadinos (1568-1570): entre esperanza y decepción». En *AREAS: Revista Internacional de Ciencias Sociales*, 30 (2011): 141-146.
- BENASSAR, Bartolomé y BENASSAR, Lucile. *Los cristianos de Alá: la fascinante aventura de los renegados*. Madrid: Nerea, 1989.
- BENZONI, Gino (ed.). *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*. Florencia: Fondazione Giorgio Cini, 1974.
- BLANCO, Mercedes. «La batalla de Lepanto y la cuestión del poema heroico». En *Calíope: Journal of the Society for Renaissance and Baroque Hispanic Society*, vol. 19, 1 (2014): 23-53.
- BOADA, Martí. *Boscos de Catalunya. Història i actualitat del món forestal*. Figueres: Edicions Brau, 2004.
- BONNEY, Richard (ed.). *Economic systems and State finance*. Oxford y Nueva York: Clarendon Press y European Science Foundation, 1995.
- BONNEY, Richard (ed.). *The rise of the fiscal State in Europe, c. 1250-1815*. Nueva York: Oxford University Press, 1999.
- BONNEY, Richard. *Economic systems and state finance* Oxford y Nueva York: Clarendon Press y European Science Foundation, 1995.
- BONNEY, Richard. *The European Dynastic States 1494-1660*. Oxford: Oxford University Press, 1991.
- BORREGUERO BELTRÁN, Cristina. *La Guerra de los Treinta Años 1618-1648. Europa ante el abismo*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2018.
- BRAUDEL, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. México y Madrid: Fondo de Cultura Económica, 1953 y 1976, 2 vols.
- BREWER, John. *The sinews of power: war, money and the English State, 1688-1783*. Londres: Unwin Hyman, 1989.
- BRUMMETT, Palmira. «The Overrated adversary: Rhodes and Ottoman naval power». En *The Historical Journal*, 36-3 (1993), 517-541.

- BRUMMETT, Palmira. *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*. Albany: State University of New York Press, 1994.
- BRYSON, David. *Queen Jeanne and the Promised Land: Dynasty, Homeland, Religion and Violence in Sixteenth-Century France*. Leiden, Boston y Colonia: Brill, 1999.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel DE. «Bases y logística del corso berberisco». En *La expulsión de los moriscos y la actividad de los corsarios norteafricanos*. Madrid: Ministerio de Defensa, Dirección General de Relaciones Institucionales, 2011, 83-102.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel DE. «Cervantes en la empresa de Navarino y de Modón de 1572: poniendo colores y figuras a la armada de la Santa Liga». En *eHumanista*, 2 (2013): 1-18.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel DE. «El norte de África y los otomanos a principios del siglo XVI». En *Homenaje al profesor Carlos Posac Mon*, Mario Lázaro Durán; José Luis Gómez Barceló y Belén Rodríguez López (coords.). Ceuta: Instituto de Estudios Ceutíes, 1998, vol. 2, 113-124.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel DE. «Felipe II y el Mediterráneo: La frontera olvida y la frontera presente de la Monarquía Católica». En *Felipe II (1527-1598). Europa y la Monarquía Católica*, J. Martínez Millán (dir.). Madrid: Parteluz, 1998, vol. I, 97-110.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel DE. «Filiberto de Saboya, un príncipe que llega a ser Gran Pior». En *Nobleza hispana, nobleza cristiana: la Orden de San Juan*, Manuel Rivero Rodríguez (coord.). Madrid: Polifemo, 2009, 2 vols., 1.529-1.554.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel DE. «Fronteras del Mediterráneo». En *Las fronteras en el Mundo Atlántico (siglos XVI-XIX)*, Susana Truchuelo y Emir Reitano (eds.). La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación y Universidad Nacional de La Plata, 2017, 185-214.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel DE. «La construcción del Imperio otomano y la visión del enfrentamiento mediterráneo según los musulmanes». En *Antemurales de la Fe: conflictividad confesional en la Monarquía de los Habsburgo, 1516-1714*, Pedro García Martín; Roberto Quirós Rosado y Cristina Bravo Lozano (coords.). Madrid: Universidad Autónoma de Madrid y Ministerio de Defensa, 2015, 93-103.
- CADENAS Y VICENT, Vicente DE. *La herencia imperial de Carlos V en Italia: el Milanésado*. Madrid: Hidalguía y Centro Superior de Investigaciones Científicas, 1978.
- CAMAMIS, George. *Estudios sobre el cautiverio en el Siglo de Oro*. Madrid: Gredos, 1977.
- CÁMARA MUÑOZ, Alicia. «Las fortificaciones del emperador Carlos V». En *Carlos V. Las armas y las letras*, catálogo de exposición. Madrid: Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000, 123-137.
- CÁMARA MUÑOZ, Alicia. *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II*. Madrid: Nerea, 1998.
- CAMARERO CALANDRIA, Emma. *La galera Real de Lepanto: Arte, propaganda y poder en la España del siglo XVI*. Córdoba: Almuzara, 2021.



- CAMERON, Keith. *From Valois to Bourbon; Dynasty, State and Society in Early Modern France*. Exeter: University of Exeter, 1989.
- CAMPANA, Lilia. «The Defence of the Venetian *Dominio Da Mar* in the Sixteenth-Century: Ship Design, Naval Architecture, and the Naval Career of Vettor Fausto's *Quinquere*». En *A Military History of the Mediterranean Sea. Aspects of War, Diplomacy, and Military Elites*, Georgios Theotokis y Aysel Yildiz (eds.). Leiden: Brill, 2018, 44-78.
- CAMPANA, Lilia. «Vettor Fausto (1490-1546), Professor of Greek and a Naval Architect: A New Light on the 16th-century Manuscript *Misure di vascelli* etc. di... proto dell'Arсенale di Venetia». Tesis de máster inédita. Texas A&M University, 2010.
- CANALE, Michele Giuseppe. *Storia della repubblica di Genova*. Florencia: Felice Le Monnier, 1860, 2 vols.
- CAPMANY, Antonio DE. *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Madrid: Imprenta de Antonio de Sancha, 1779, vol. 1.
- CAPMANY, Antonio DE. *Ordenanzas de las armadas navales de la Corona de Aragón*. Madrid: Imprenta Real, 1787.
- CARBALLO, David M. *Collision of Worlds: A Deep History of the Fall of Aztec Mexico and the Forging of New Spain*. Oxford: Oxford University Press, 2020.
- CARLOS MORALES, Carlos Javier DE. «Financiando la Guerra de los Treinta Años: gasto bélico, endeudamiento y *financial devolution*». En *Manuscripts. Revista d'Història Moderna*, 38 (2018): 109-138.
- CARLOS MORALES, Carlos Javier DE. *El precio del dinero dinástico. Endeudamiento y crisis financieras en la España de los Austrias, 1557-1647*. Madrid: Banco de España, 2016.
- CARLOS MORALES, Carlos Javier DE. *Felipe II: el Imperio en Bancarrota. La Hacienda Real de Castilla y los negocios del Rey Prudente*. Madrid: Dilema, 2008.
- CARRERAS Y CANDI, Francesc. *Les Dreçanes barcelonines*. Barcelona: Tàber, 1928.
- CARRÈRE, Claude. *Barcelona 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*. Barcelona: Curial, 1977, 2 vols.
- CASADO SOTO, José Luis. «Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna. Ensayo de aproximación». En *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, Dolores Romero y Agustín Guimerá (coords.). Madrid: Ministerio de Fomento y CEDEX, 1996, 235-252.
- CASADO SOTO, José Luis. «El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna». En *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003): 537-552.
- CASADO SOTO, José Luis. «Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico». En *Andalucía, América y el Mar*, Bibiano Torres Ramírez (coord.). Sevilla: Diputación de Huelva, 1991, 121-143.

- CASADO SOTO, José Luis. «Reconstrucción de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander». En *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, 5 (1983-1986): 57-84.
- CASALS COSTA, Vicente, PARDO NAVARRO, Fernando, XALABADER ARLET, Maria, POSTIGO MIJARRA, José María y GIL SÁNCHEZ, Luis. *La transformación histórica del paisaje forestal en Cataluña. Inventario Nacional Forestal III (1997-2007)*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente, 2006.
- CASALS, Àngel. «Dels Trastàmars als Habsburgs: els consellers de Barcelona davant el canvi dinàstic (1516-1519)». En *1490, en el umbral de la modernidad: el Mediterráneo europeo y las ciudades en tránsito de los siglos XV-XVI*, Jesús Pradells Nadal y José Ramón Hinojosa Montalvo (coords.), Valencia: Generalitat Valenciana, 1994, vol. II, 145-156.
- CASALS, Àngel. «Frontera, guerra, jurisdicció i plet: la Capitania General durant la primera meitat del segle XVI». En *Manuscrits. Revista d'Història Moderna*, 24 (2006): 153-166.
- CASALS, Àngel. «La crisis del siglo XVII: ¿de imprescindible a inexistente?». En *Vínculos de Historia*, 2 (2013): 51-65.
- CASALS, Àngel. *L'emperador i els catalans: Catalunya a l'imperi de Carles V (1516-1543)*. Granollers: Editorial Granollers, 2000.
- CASTELLS, Eloi, MORÁN, Helena y NOLASCO, Núria. «La documentació integral del patrimoni construït aplicada a l'estudi històric i estructural de les Drassanes Reials de Barcelona. El Portal de la Pau, la Casa de Manteniment i la Casa del Governador». En *Drassana: revista del Museu Marítim*, 19 (2011): 88-103.
- CASTILLO CÁCERES, Fernando. *Estudios sobre cultura, guerra y política en la Corona de Castilla (siglos XIV-XVII)*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2007.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. *Las armadas de Felipe II*. Madrid: San Martín, 1988.
- CHAMORRO ESTEBAN, Alfredo. «Ceremonial monárquico y rituales cívicos: las visitas reales en Barcelona desde el siglo XV hasta el XVII». En *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, 34 (2014): 301-322.
- CHAMORRO ESTEBAN, Alfredo. «Las Reales Atarazanas de Barcelona en el contexto de la guerra de los treinta años: la fábrica de galeras de la monarquía (1635-1640)». En *Monarquías en conflicto. Linajes y noblezas en la articulación de la Monarquía Hispánica*, José I. Fortea Pérez, Juan E. Gelabert González, Roberto López Vela y Elena Postigo Castellanos (eds.). Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2018, 307-324.
- CHAMORRO ESTEBAN, Alfredo. «Bosques y galeras: la explotación maderera para la construcción naval en las atarazanas de Barcelona (1573-1746)». En *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, vol. 9, 39 (2019): 374-395.
- CHAMORRO ESTEBAN, Alfredo. «Finanzas y galeras: Aspectos económicos de la construcción naval en las Reales Atarazanas de Barcelona en la segunda mitad del si-

- glo XVII». En *A la sombra de las Catedrales: Cultura, Poder y Guerra en la Edad Moderna*, Cristina Borreguero Beltrán, Óscar R. Melgosa Oter, Ángela Pereda López y Asunción Retortillo Atienza (eds.), Burgos: Universidad de Burgos, 2021, 1979-1994.
- CHAMORRO ESTEBAN, Alfredo. «Fustes, drassanes i galeres: explotació forestal dels boscos catalans per la construcció naval (1625-1640)». En *Actes del VIII Congrés d'Història Moderna de Catalunya: «Catalunya i el Mediterrani», Barcelona, 17-20 de desembre de 2018*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2019, 282-304.
- CHAMORRO ESTEBAN, Alfredo. «Las atarazanas de Barcelona: fábrica de galeras de la Monarquía (1599-1748)». En *Pedralbes: Revista d'història moderna*, 38 (2018): 87-113.
- CHAMORRO ESTEBAN, Alfredo. «Los Verde: una familia de maestros mayores de galeras en las atarazanas de Barcelona». En *Revista de Historia Naval*, 148 (2020): 29-56.
- CHAMORRO ESTEBAN, Alfredo. «Mestres d'aixa i mestres calafats a la Barcelona del segle XVII: dos exemples de confraries marítimes a l'època moderna (1599-1648)». En *Drassana: revista del Museu Marítim*, 27 (2019): 58-89.
- CHAMORRO ESTEBAN, Alfredo. *Barcelona y el rey. Las visitas reales de Fernando el Católico a Felipe V*. Barcelona: La Tempestad, 2017.
- CIPOLLONE, Valentina. *La política navale della Spagna nel fronte mediterraneo (1635-1678)*. Tesis doctoral inédita. Università degli Studi di Cagliari, 2011.
- CLOULAS, Iván. «Le "Subsidio de galeras", contribution du clergé espagnol à la guerre contre les infidèles, de 1563 à 1574». En *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 3 (1967): 289-326.
- COCK, Henrique. *Relación del viaje hecho por Felipe II en 1585 a Zaragoza, Barcelona y Valencia*. Madrid: Editada y publicada por Alfredo Morel-Fatio y Antonio Rodríguez Villa, 1876.
- COLOMA, Carlos. «Las guerras de los Estados-Bajos, desde el año 1588 hasta el de 1599». En *Historiadores de sucesos particulares*. Madrid: Rivadeneyra, 1863, vol. 2.
- COLOMAR FERRER, Santiago. «Una frontera olvidada. Atacs i desembarcaments de corsaris nord-africans a Catalunya, València i Balears (1571-1650)». Tesis doctoral inédita, dirigida por Ernest Belenguer i Cebrià. Universitat de Barcelona, 2016.
- CONSTANTINI, Claudio. *La Repubblica di Genova nell'Età Moderna*. Turín: UTET, 1978.
- CONTRERAS ZAMORANO, Gemma y SERRA DESFILIS, Amadeo. «L'arsenal de la ciutat. Les drassanes del Grau». En *El port de València i el seu entorn urbà. El Grau i el Cabanyal-Canyamelar en la historia*. Valencia: Ajuntament de València, 1997, 29-56.

- CORTÈS, Cristian. «Disset lletres de Francesc Antoní Setantí, comissari general de guerra i castells (any 1555)». En *Boletín de la Real Academia de las Buenas Letras de Barcelona*, 34 (1971-1972): 241-271.
- CUBELES I BONET, Albert, MORENO EXPOSITO, Iñaki y NADAL I ROMA, Esteve. «Noves descobertes arqueològiques a la Drassana Reial de Barcelona». En *Revista de Catalunya*, 278 (2012): 120-136.
- DAHL TERMENS, Sílvia, GARCIA DOMINGO, Enric y LÓPEZ MIGUEL, Olga. *Les Drassanes Reials de Barcelona*. Barcelona: Editorial Efadós y Museu Marítim de Barcelona, 2013.
- DAVIS, Natalie Zemon. *León el africano: Un viajero entre dos mundos*. Valencia: Universitat de València, 2008.
- DAVIS, Robert C. *Holy War and Human Bondage: Tales of Christian-Muslim Slavery in the Early-Modern Mediterranean*. Santa Bárbara (California): Praeger Publishers, 2009.
- DAVIS, Robert C. *Shipbuilders of the Venetian Arsenal: Workers and Workplace in the Preindustrial City*. Baltimore y Londres: The John Hopkins University Press, 1991.
- DEGROOT, Dagomar. *The Frigid Golden Age: Climate Change, the Little Ice Age, and the Dutch Republic, 1560-1720*. Cambridge, Nueva York, Melbourne y Nueva Delhi: Cambridge University Press, 2018.
- DÍAZ BLANCO, José Manuel. «Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II». En *Revista de Indias*, 262 (2014): 661-692.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio y VINCENT, Bernard. *Historia de los moriscos: vida y tragedia de una minoría*. Madrid: Alianza, 1985.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Política fiscal y cambio social en la España del siglo XVII*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1984.
- DORICO I ALUJAS, Carles. «Decoració escultòrica d'una galera setcentista construïda a la Drassana Reial de Barcelona». En: *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, 32 (2014): 249-310.
- DUBET, Anne. «Comprender las reformas de la hacienda a principios del siglo XVIII: la buena administración según el marqués de Campoflorido». En *Revista HMiC: història moderna i contemporània*, 10 (2012): 20-51.
- ELIAV, Joseph. «Tactics of Sixteenth-Century Galley Artillery». En *The Mariner's Mirror*, 99-4 (2013): 398-409.
- ELIAV, Joseph. «The Oar System of the Venetian Quinquereme». En *The Mariner's Mirror*, 98-3 (2012): 285-300.
- ELLIOTT, John H. *La España Imperial 1469-1716*. Barcelona: Vicens-Vives, 1986.
- ELLIOTT, John H. *La Europa dividida 1559-1598*. Barcelona: Crítica, 2002.

- ELLIOTT, John H. *La rebelión de los catalanes (1598-1640)*. Madrid: Siglo XXI, 1999 (original en inglés, 1963).
- ESCARTÍN, Eduardo. *La intendencia de Cataluña en el siglo XVIII*. Barcelona: Santandreu, 1995.
- ESCRIBANO-PÁEZ, José M. *Juan Rena and the Frontiers of Spanish Empire, 1500-1540*. Nueva York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2020.
- ESCRIBANO-PÁEZ, José M. «Juan Rena and the Construction of the Hispanic Monarchy (1500-1540)». Tesis doctoral. European University Institute, 2016.
- ESPINO LÓPEZ, Antonio. «Los enemigos de la Monarquía en el Mediterráneo: el caso de la defensa de Ibiza en el siglo XVII, 1598-1621». En *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 26 (2006): 11-28.
- ESPINO LÓPEZ, Antonio. «El poder naval y las guerras con Francia. Cataluña, 1652-1673». En *Revista de Historia Naval*, 148 (2020): 9-27.
- ESPINO LÓPEZ, Antonio. *Catalunya durante el reinado de Carlos II. Política y guerra en la frontera catalana, 1679-1697*. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, 1999.
- ESPINO LÓPEZ, Antonio. *Fronteras de la Monarquía: guerra y decadencia en tiempos de Carlos II*. Lleida: Milenio, 2019.
- ESPINO LÓPEZ, Antonio. *Las guerras de Cataluña. El teatro de Marte, 1652-1714*. Madrid: EDAF, 2014.
- ESTRADA-RIUS, Albert. *La Drassana Reial de Barcelona a l'Edat Mitjana. Organització institucional i construcció naval a la Corona d'Aragó*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona y Angle Editorial, 2004.
- ESTRADA-RIUS, Albert. *La Generalitat de Catalunya a la Drassana Reial de Barcelona en temps d'Alfons el Magnànim*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona y Angle Editorial, 2008.
- FALOMIR FAUS, Miguel y BUNES IBARRA, Miguel Ángel DE. «Carlos V, Vermeyen y la conquista de Túnez». En *Carlos V europeísmo y universalidad*, Francisco Sánchez-Montes González y Juan Luis Castellano (coords.). Madrid: Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001, vol. 5, 243-258.
- FAVARÒ, Valentina. «La escuadra de galeras del Regno di Sicilia: costruzione, armamento, amministrazione (secolo XVI)». En *Mediterraneo in armi (secoli XV-XVIII)*, Rossella Cancila (ed.). Palermo: Associazione no profit Mediterranea, 2007, 289-313.
- FAVARÒ, Valentina. *La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II*. Palermo: Associazione Mediterranea, 2009.
- FELIU, Gaspar. «La crisis catalana de la Baja Edad Media: Estado de la cuestión». En *Hispania*, 217 (2004): 435-466.
- FENICIA, Giulio. *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'et. di Filippo II (1556-1598), Organizzazione e finanziamento*. Bari: Cacucci Editore, 2003.



- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel. *Corpus documental de Carlos V (1548-1554)*. Salamanca: Universidad de Salamanca, 1977, vol. 3.
- FERNÁNDEZ CONTI, Santiago. «El gobierno de Catalunya en tiempos de Felipe II: algunos aspectos del primer virreinato del prior don Hernando de Toledo (1571-1574)». En *Felipe II (1527-1598): Europa y la monarquía católica*, José Martínez Millán (dir.). Madrid: Parteluz, 1998, vol. 1, 187-226.
- FERNÁNDEZ CONTI, Santiago. «El prior don Hernando de Toledo, capitán de Felipe II y de sus Consejos de Estado y Guerra». En *Il «Perfetto Capitano». Immagini e realtà (secoli XV-XVII)*, Marcello Fantoni (ed.). Roma: Bulzoni, 2001, 87-134.
- FERNÁNDEZ CONTI, Santiago. *Los Consejos de Estado y Guerra de la monarquía hispana en tiempos de Felipe II (1548-1598)*. Valladolid: Junta de Castilla y León, 1998.
- FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto. *La España de los Borbones: las reformas del siglo XVIII*. Madrid: Temas de Hoy, 1996.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *A la Mar madera. Libro quinto de las Disquisiciones Náuticas*. Madrid: 1880.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *El gran Duque de Osuna y su marina*. Sevilla: Renacimiento, 2006 (1.ª ed. 1885).
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Historia de la Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1895-1896, vols. 1 y 2, (reedición digital).
- FERNÁNDEZ IZQUIERDO, Francisco. «Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración». En *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración: I Jornadas de historia marítima*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, 35-61.
- FERRO DELGADO, Víctor. *El Dret Públic Català. Les Institucions a Catalunya fins al Decret de Nova Planta*. Vic: Eumo, 1987.
- FILIOLI URANIO, Fabrizio. «The Funding of the Papal Fleet in the War Against the Turks. Public Debt, New Taxes and Collection Problems (1526-1588)». En *Journal of European Economic History*, 45-2 (2016): 115-139.
- FILIOLI URANIO, Fabrizio. *La squadra navale pontificia nella Repubblica internazionale delle galere: secoli XVI-XVII*. Roma: Aracne Editrice, 2016.
- FLORISTÁN, Alfredo (coord.). *1512. Conquista e incorporación de Navarra. Historiografía, derecho y otros procesos de integración en la Europa renacentista*. Barcelona: Ariel, 2012.
- FONDEVILA SILVA, Pedro y SÁNCHEZ BAENA, Juan José. «Una nueva pieza de artillería de galeras del siglo XVI: el esmeril bastardo "matacapitanes"». En *Gladius*, 32 (2012): 185-210.
- FONDEVILA SILVA, Pedro. «Evolución y análisis de las galeras de los reinos peninsulares (siglos XII-XVIII). Construcción, dotación, armamento, aparejos y táctica». Tesis doctoral inédita. Universidad de Murcia, 2018.

- FONDEVILA SILVA, Pedro. «Las Galeras de España del siglo XVIII». En *Revista General de Marina*, 247 (2004): 223-237.
- FONDEVILA SILVA, Pedro. «Tipología de las galeras españolas del siglo XVI (1)». En *Revista de Historia Naval*, año 28, 110 (2010): 25-51.
- FONDEVILA SILVA, Pedro. *Diccionario Español de la Lengua Franca Marinera Mediterránea*. Murcia: Fundación Séneca, 2011.
- FRATTARELLI FISCHER, Lucia. «Il bagno delle galere in "terra cristiana". Schiavi a Livorno fra Cinque e Seicento». En *Nuovi Studi Lovernesi*, 8 (2000): 69-94.
- FUENTE DE PABLO, Pablo DE LA. «Las fortificaciones reales del golfo de Rosas en época moderna». Tesis doctoral. UNED, 1996, 3 vols.
- FUENTE DE PABLO, Pablo DE LA y PUJOL I HAMELINK, Marcel. *La reial fàbrica de vaixells de Sant Feliu de Guíxols (1715-1721)*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, 2010.
- FUENTE DE PABLO, Pablo DE LA. *La ciudad como problema militar: Perpiñán y los ingenieros de la monarquía española (ss. XVI-XVII)*. Madrid: Ministerio de Defensa, 1999.
- FURTTENBACH, Joseph. *Architectura Navalis*. Ulm: 1629.
- GALASSO, Giuseppe. *En la periferia del imperio: la monarquía hispánica y el reino de Nápoles*. Barcelona: Península, 2000.
- GALERA, Montserrat, ROCA, Francesc y TARRAGÓ Salvador. *Atlas de Barcelona*. Barcelona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, 1982.
- GARCÍA DE GABIOLA, Javier. «La conquista de las Canarias: un ensayo bélico para América (1402-1501)». En *Medievalista*, 51 (2019): 155-179.
- GARCÍA GARCÍA, Bernardo J. «Ostende, Kinsale y Argel: tres empresas para Felipe III». En *Irlanda y la Monarquía Hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exilio y religión*, Enrique García Hernán, Miguel Ángel de Bunes Ibarra, Óscar Recio Morales y Bernardo J. García García (eds.). Madrid: Universidad de Alcalá y Centro Superior de Investigaciones Científicas, 2002, 242-244.
- GARCÍA GARCÍA, Bernardo J. *La pax hispanica: política exterior del duque de Lerma*. Lovaina: Leuven University Press, 1996.
- GARCÍA HERNÁN, Enrique y MAFFI, Davide (coords.). *Estudios sobre guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*. Madrid: Albatros, 2017.
- GARCÍA HERNÁN, Enrique y MAFFI, Davide (eds.). *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa Moderna: 1500-1700*. Madrid: Centro Superior de Investigaciones Científicas, Fundación MAPFRE y Laberinto, 2006, 2 vols.
- GARCÍA HERNÁN, Enrique. *La Armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*. Madrid: Tempo, 1995.

- GARCÍA SANZ, Arcadi. *Historia de la Marina Catalana*. Barcelona: Aedos, 1977.
- GARDINER, Robert y MORRISON, John Sinclair (eds.). *The Age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels since pre-classical times*. Londres: Conway Maritime Press, 1995.
- GARNIER, Édith. *L'Alliance impie. François I<sup>er</sup> et Soliman le Magnifique contre Charles Quint*. París: Éditions du Félin, 2008.
- GARRIDO ATIENZA, Miguel y LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, José Enrique. *Las capitulaciones para la entrega de Granada*. Granada: Universidad de Granada, 1992.
- GATTI, Luciana. *L'Arsenale e le galee. Pratiche di costruzione e linguaggio tecnico a Genova tra Medioevo ed età Moderna*. Genova: CNR, 1990.
- GIL PUJOL, Xavier. «La Corona de Aragón a finales del siglo XVII: A vueltas con el neoforalismo». En *Los Borbones, dinastía y memoria de nación en la España del siglo XVIII*, Pablo Fernández Albadalejo (coord.). Madrid: Marcial Pons y Casa de Velázquez, 2001, 97-115.
- GILABERT TOMÀS, Jordi. «Atacs corsaris i sistema defensiu a la mar de l'Ebre. Segle XVI». En *Recerca*, 4 (2000): 137-180.
- GILABERT TOMÀS, Jordi. «La Defensa contra el cors musulmà: l'esquadra de galeres de la Generalitat de Catalunya (1599-1623)». En *Drassana: revista del Museu Marítim*, 21 (2013): 98-128.
- GIMÉNEZ I BLASCO, Joan. «La qüestió forestal a Catalunya. Les ordinacions de 1627». En *Actas del Primer Congreso de Historia Moderna de Cataluña*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1984, vol. 1, 245-254.
- GLETE, Jan. *Navies and nations: warships, navies and state building in Europe and America, 1500-1860*. Estocolmo: Almqvist and Wiksell International, 1993, 2 vols.
- GLETE, Jan. *War and the State in Early Modern Europe: Spain, The Dutch Republic and Sweden as fiscal-military States*. Londres y Nueva York: Routledge, 2002.
- GONZÁLEZ CUERVA, Rubén y BUNES IBARRA, Miguel Ángel DE. *Túnez 1535: voces de una campaña europea*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Polifemo, 2017.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín; VICENTE ALGUERÓ, Felipe-José DE, FLORISTÁN IMÍZCOZ, Alfredo y TORRES SÁNCHEZ, Rafael. *Historia económica de la España Moderna*. San Sebastián de los Reyes: Actas, 1999.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ DE LINARES, Víctor Manuel. «Los Bosques de España a lo largo de la Historia». En *Historia de los bosques: el significado de la madera en el desarrollo de la civilización*, John Perlin, José Santamaría y Víctor Manuel González González de Linares. Madrid: Gaia Proyecto 2050, 1999, 428-479.
- GOODMAN, David C. *El poderío naval español: historia de la armada española en el siglo XVII*. Barcelona: Península, 2001.

- GOODMAN, David C. *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II*. Madrid: Alianza, 1990.
- GRIMALD, Patrice. «Une galère à Versailles. Reconstitution de la Réale du Grand Canal construite en 1685». Tesis doctoral inédita. Université d'Evry-Val d'Essonne, 2013.
- GUILMARTIN, John Francis. *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at the Sea in the Sixteenth-Century*. Londres: Conway Maritime Press, 2003. (1ª ed. 1974).
- GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel. «Los corsarios de Salé». En *La expulsión de los moriscos y la actividad de los corsarios norteafricanos: XLI Jornadas de Historia Marítima*, 2011, 47-70.
- HAEDO, Diego DE. *Topografía e historia general de Argel*. Madrid: Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1927-1929.
- HATTENDORF, J. B. (ed.). *Naval Strategy and Policy in the Mediterranean: Past, Present and Future*. Londres y Portland: Frank Cass, 2000.
- HERAS SANTOS, José Luis DE LAS. «Los galeotes de los Austrias: La penalidad al servicio de las armadas». En *Historia Social*, 6 (1990): 127-140.
- HERNÁNDEZ, Bernardo. «Política fiscal de Felipe II sobre Cataluña a fines del siglo XVI». En *Felipe II (1527-1598): Europa y la Monarquía Católica*. José Martínez Millán (dir.). Madrid: Parteluz, 1998, 379-400.
- HERNÁNDEZ, Bernat. «Hombres de negocios y finanzas públicas en la Cataluña de Felipe II». En *Revista de Historia Económica*, 15 (1997): 51-86.
- HERNÁNDEZ, Bernat. «Sobre hombres de negocios y finanzas en la Cataluña moderna (siglos XVI-XVII)». En *Diálogos con la Historia. Ricardo García Cárcel y el oficio de historiador*, Doris Moreno y Manuel Peña (coords.). Barcelona: Cátedra, 2019, 106-112.
- HERNANDO SÁNCHEZ, Carlos José (coord.). *Las fortificaciones de Carlos V*. Madrid: Ediciones del Umbral, 2000.
- HERNANDO SÁNCHEZ, Carlos José. «Las fortificaciones y la defensa del estado en Nápoles bajo el Virrey Pedro de Toledo (1532-1553)». En *La organización militar en los siglos XV y XVI*, Esther Cruces Blanco (coord.). Málaga: Cátedra General Castañón, 1993, 447-453.
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel (coord.). *La República de Génova y la Monarquía Hispánica (siglos XVI-XVII)*. En *Hispania*, 2019 (2005): 9-151.
- HESS, Andrew C. «The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525». En *The American Historical Review*, 75-7 (1970): 1892-1919.
- HESS, Andrew C. *The Forgotten Frontier: A History of the Sixteenth-Century Ibero-African Frontier*. Chicago y Londres: The University of Chicago, 1978.

- HESS, Andrew C. «The Moriscos: An Ottoman Fifth Column in Sixteenth-Century Spain». En *The American Historical Review*, 74-1 (1968): 1-25.
- HESS, Andrew C. «The Ottoman Conquest of Egypt (1517) and the Beginning of the Sixteenth-Century World War». En *International Journal of Middle East Studies*, 4-1 (1973): 55-76.
- HOBIER, Ithier. *De la construction d'une Gallaire et de son Equipage*. París: 1622.
- HOBBSAWM, Eric, «The Crisis of the 17th Century: II». En *Past & Present*, 6 (1954): 44-65.
- HOBBSAWM, Eric. «The General Crisis of the European Economy in the 17th Century: I». En *Past & Present*, 5 (1954): 33-53.
- IBÁÑEZ, Itsaso. «Tratados españoles de náutica (siglos XVI-XVIII)». En *Revista de Historia Naval*, 76 (2002): 35-57.
- IGLÉSIES, Josep. *Pere Gil, S. I. (1551-1622) i la seva Geografia de Catalunya. Seguit de la transcripció del Libre primer de la historia Cathalana en los qual se tracta de historia o descripció natural, ço es de cosas naturals de Cathaluña*. Barcelona: Societat Catalana de Geografia, 2002.
- IMBER, Colin. «The reconstruction of the Ottoman fleet after the battle of Lepanto, 1571-1572». En *Studies in Ottoman History and Law*. Estambul: Isis Press, 1996, 85-101.
- IMBER, Colin. *El imperio otomano: 1300-1650*. Barcelona: Vergara, 2004.
- IMBER, Colin. *Studies in Ottoman History and Law*. Estambul: Isis Press, 1996.
- ISOM-VERHAAREN, Christine. *Allies with the Infidel: The Ottoman and French Alliance in the Sixteenth-Century*. Londres: I. B. Tauris, 2011.
- JUNYENT I MOLINS, Pol. «“Als calafats e mestres d'axe e altres qui obrat e lavora ban”. La construcción de la galera real de Alfonso el Magnánimo en 1431». En *Trabajar en la ciudad medieval europea*, Jesús Ángel Solórzano Telechea y Arnaldo Sousa Melo (coords.). Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2018, 209-235.
- JUNYENT I MOLINS, Pol. «Política naval, estructura i logística de la marina de guerra de la Corona d'Aragó al segle XV. L'armada d'Alfons el Magnànim (1430-1435)». Tesis doctoral inédita. Institució Milà i Fontanals-CSIC, 2020.
- KAGAN, Richard (dir.). *Ciudades del Siglo de Oro. Las vistas españolas de Anton van den Wymgaerde*. Madrid: El Viso, 1986.
- KIRK, Thomas Allison. *Genoa and the Sea: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559-1684*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2005.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel. *Las guerras de Granada en el siglo XV*. Barcelona: Ariel, 2002.
- LALINDE ABADÍA, Jesús. «España y la Monarquía Universal (en torno al concepto de “Estado Moderno”)». En *Quaderni Fiorentini: per la storia del pensiero giuridico moderno*, 15 (1986): 109-166.



- LANE, Frederic C. *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*. Baltimore: John Hopkins University Press, 1934.
- LE MAO, Caroline. *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne: XVIe-XVIIIe siècle*. Burdeos: Armand Colin, 2015.
- LINDE, Luis M. *Don Pedro Girón, duque de Osuna, La hegemonía española en Europa a comienzos del siglo XVII*. Madrid: Encuentro, 2005.
- LLEÓ CAÑAL, Vicente. *Nueva Roma. Mitología y humanismo en el Renacimiento sevillano*. Madrid: Centro de Estudios Europa Hispánica, 2012.
- LLOBET MASACHS, Santiago DE. «La pèrdua de les galeres de Catalunya l'any 1623». En *Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona* (1990): 117-160.
- LO BASSO, Luca. «Entre galères et vaisseaux. Armement et constructions navales en Ligurie au XVIIe siècle». En *Cahiers de la Méditerranée*, 84 (2012): 273-292.
- LO BASSO, Luca. *Uomini da remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo in età moderna*. Milán: Selene Edizioni, 2003.
- LOMAS CORTÉS, Manuel. «Las galeras de Dénia y el Duque de Lerma: un proyecto defensivo del litoral valenciano a comienzos del siglo XVII». En *Felipe II y Almazarrón: la construcción local de un Imperio global*, vol. 1: *Vivir, defender y sentir la frontera*, María Martínez Alcalde y José Javier Ruiz Ibáñez (coords.). Murcia: Universidad de Murcia, 2014, 249-264.
- LOMAS CORTÉS, Manuel. *El proceso de expulsión de los moriscos de España (1609-1614)*. Valencia: Publicacions de la Universitat de València, 2.ª ed., 2016.
- LOMAS CORTÉS, Manuel. *Governing the Galleys: Jurisdiction, Justice, and Trade in the Squadrons of the Hispanic Monarchy (Sixteenth-Seventeenth Centuries)*. Leiden y Boston: Brill, 2020.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, José Enrique. «Sobre la política norteafricana de los Reyes Católicos: los principados de Badis, Chauen y Tetuán (1491-1515)». En *En la España Medieval*, 41 (2018): 199-225.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, José Enrique. *El Reino de Granada en la época de los Reyes Católicos. Repoblación, comercio, frontera*. Granada: Universidad de Granada, 1989.
- LÓPEZ NADAL, Gonçal. *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània occidental, 1652-1698: Un comerç forçat*. Palma de Mallorca: Direcció General de Cultura, 1986.
- MAFFI, Davide. *Los últimos tercios. El Ejército de Carlos II*. Madrid: Desperta Ferro, 2020.
- MAFRICI, Mirella. «Navi e pirati: la difesa del Regno di Napoli nel secolo XVI». En *Aspetti ed attualità del potere marittimo in Mediterraneo nei secoli XII-XV*, Paolo Albeini. Roma: Stabilimento Grafico Militare, 1999, 383-396.
- MAL LARA, Juan DE. *Descripción de la Galera Real del Serenísimo Señor Don Juan de Austria*. Sevilla: Sociedad de Bibliófilos Andaluces, 1876, vol. 1.

- MALCOLM, Noel. *Agentes del Imperio: Caballeros, corsarios, jesuitas y espías en el mundo mediterráneo del siglo XVI*. Barcelona: Galaxia Gutenberg, 2016.
- MARCHENA GIMÉNEZ, José Manuel. «La vida y los hombres de las galeras de España (siglos XVI-XVII)». Tesis Doctoral inédita. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2010.
- MARÉCHAUX, Benoît. «Los asentistas de galeras genoveses y la articulación naval de un imperio policéntrico (siglos XVI-XVII)». En *Hispania*, 264 (2020): 47-77.
- MARTÍN, Olga y GALLART, Ernest. «Els sistemes defensius de la costa catalana contra la pirateria i el corsarisme (XVI-XVII)». En *Manuscrits. Revista d'Història Moderna*, 7 (1988): 225-240.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José. *Las Superintendencias de Montes y Plantíos (1574-1748): Derecho y política forestal para las armadas en la Edad Moderna*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2015.
- MARTÍNEZ LATORRE, Damià. «La fortificación de Barcelona a mediados del siglo XVI: el baluarte de las Atarazanas y la Puerta de Mar de Giovan Battista Calvi». En *Drassana: revista del Museu Marítim*, 12 (2004): 83-91.
- MARTÍNEZ LATORRE, Damià. *Giovan Battista Calvi: Ingeniero de las fortificaciones de Carlos V y Felipe II (1552-1565)*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2006.
- MARTÍNEZ LATORRE, Damià. «El testament de l'enginyer militar Giovan Battista Calvi (1556)». En *Locus amoenus*, 5 (2000-2001): 195-203.
- MARTÍNEZ MILLÁN, José y EZQUERRA REVILLA, Ignacio Javier (coords.). *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558)*. Madrid: Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001, vol. 1.
- MARTÍNEZ MILLÁN, José y FERNÁNDEZ CONTI, Santiago. «Catalunya y la estructura militar de la Monarquía hispánica en tiempos de Felipe II: el virreinato del prior don Hernando de Toledo (1571-1579)». En *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, 18 (1998): 13-27.
- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.). *Diccionario de Historia Moderna de España (1 y 2)*. Tres Cantos: Istmo, 1998 y 2007.
- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique. «El Mediterráneo, un mar de galeras». En *Revista de Historia Naval*, año 28, 110 (2010): 7-24.
- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique. *Felipe II: el rey, el hombre, el mito*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2020.
- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique. *Historia Militar de la Europa Moderna*. Madrid: Síntesis, 2016.
- MARTÍNEZ TEIXIDÓ, Antonio. «Operaciones militares de la orden de Santiago en las edades media y moderna: Galeras santiaguistas en la defensa del Mediterráneo en el siglo XVI». Tesis doctoral inédita, dirigida por Elena Postigo Castellanos. Universidad Autónoma de Madrid, 2014.

- MASSON, Paul. *Les galères de France (1481-1781), Marseille, port de guerre*. París: Librairie Hachette, 1934.
- MATTHEE, Rudi. «The Ottoman-Safavid War of 986-998/1578-90: Motives and Causes». En *International Journal of Turkish Studies*, 20: 1-2 (2014): 1-20.
- MAURAND, Jérôme. *Itinéraire de Jérôme Maurand: D'Antibes a Constantinople (1544)*, [introducción y traducción de L. Dorez]. París: Ernest Leroux, 1901.
- MELE, Giuseppe. *Torri e cannoni: la difesa costiera in Sardegna nell'età moderna*. Sácer: EDES, 2000.
- MERINO NAVARRO, José Patricio. «La Armada en el siglo XVIII». En *Historia Social de las Fuerzas Armadas*, Mario Hernández Sánchez-Barba y Miguel Alonso Baquer (eds.). Madrid: Alhambra, 1986, vol. 2.
- MESSEGUÉ I GIL, Roger. «¿Existió un poder naval hispano? La reciente historiografía sobre la marina en tiempos de los Habsburgo (1516-1659)». En *Revista de Historia Militar*, 91 (2001): 43-68.
- MIRA CABALLOS, Esteban. «El Puerto de Santa María y la Armada Real de galeras: noticias inéditas». En *Revista de Historia Naval*, 112 (2011): 69-86.
- MIRA CABALLOS, Esteban. «El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio». En *Revista de Historia Naval*, año 19, 74 (2001): 39-54.
- MIRA CABALLOS, Esteban. *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*. Sevilla y Bogotá: Muñoz Moya, 1998.
- MIRA CABALLOS, Esteban. *Las Armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempo de los Austrias*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2019.
- MIRA CABALLOS, Esteban. *Las Armadas Imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2005.
- MOLINA HEREDIA, José María. «Las galeras de España: la defensa del Estrecho en época de Felipe II. Aproximación a través de la correspondencia del Consejo de Guerra con el conde de Santa Gadea (1584-1597)». En *1490, en el umbral de la modernidad: el Mediterráneo europeo y las ciudades en el tránsito de los siglos XV-XVI*, Jesús Pradells Nadal y José Ramón Hinojosa Montalvo (coords.). Valencia: Generalitat Valenciana, 1994, vol. II, 403-422.
- MONTOJO MONTOJO, Vicente y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico. «Actividad de las galeras de España con base en Cartagena en el reinado de Carlos II». En *Revista de Historia Naval*, 142 (2018): 35-57.
- MONTOJO MONTOJO, Vicente y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico. «Las galeras de España en la regencia del reinado de Carlos II (1665-1700)». En *Revista de Historia Naval*, 139 (2017): 73-98.

- MONTOJO MONTOJO, Vicente. «Configuración del sistema defensivo de la Cartagena Moderna». En *Historia de Cartagena*. Murcia: Ediciones Mediterráneo, 1994, vol. 7, 490-544.
- MORENO EXPÓSITO, Iñaki y NADAL I ROMA, Esteve. «La Reial Drassana de Barcelona: de l'apogeu medieval al fals declivi en època moderna». En *Actes del V Congrés d'Arqueologia Medieval i Moderna a Catalunya*, Josep M. Vila (coord.). Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2015, vol. 1, 575-588.
- MORENO EXPÓSITO, Iñaki y PUJOL I HAMELINK, Marcel. «Arqueologia a la Drassana: l'evolució de l'edifici quan s'hi construïen galeres». En *Tribuna d'Arqueologia 2012-2013*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 2015, 181-198.
- MORENO EXPÓSITO, Iñaki. «Drassanes Reials». En *Anuari d'arqueologia i patrimoni de Barcelona 2011*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona e Institut de Cultura, 2011, 57-58.
- MUÑOZ DE SAN PEDRO, Miguel. «Don Álvaro de Sande, cronista del desastre de los Gelves». En *Revista de Estudios Extremeños*, 10 (1954): 467-509.
- NADAL I ROMA, Esteve y VILARDELL FERNÁNDEZ Adriana. «Drassanes Reials». En *Anuari d'Arqueologia i Patrimoni de Barcelona 2011*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona e Institut de Cultura, Barcelona, 2011, 59-63.
- NADAL, Jordi y GIRALT, Emili. *Immigració i redreç demogràfics francesos a la Catalunya dels segles XVI i XVII*. Vic: Eumo, 2000.
- NAVARRO MIRALLES, Luís José. «Subsidio de galeras y Excusado: Una aportación al estudio de la contribución fiscal eclesiástica (1567-1796)». En *Pedralbes: Revista d'Història Moderna*, 1 (1981): 21-50.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo (coord.). *Edad Moderna*, vol. I. *Ultramar y la Marina*. En *Historia Militar de España*, Hugo O'Donnell y Duque de Estrada (dir.). Madrid: Ministerio de Defensa y CEHISMI, 2012.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo. «La Orden de Malta, milicia y servicio». En *Revista de Historia Militar*, Extra 1 (2001): 83-98.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo. «La Soberana Orden de Malta y el Mar». En *Simposio de la Orden de San Juan en España*. Toledo: Diputación Provincial, 2003, 237-245.
- O'SCANIAN, Timoteo. *Diccionario Marítimo Español*. Madrid: Museo Naval, 2003 (ed. orig., 1831).
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. «La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVIII». En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Navales del País Vasco*, 2 (1998): 93-146.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX: evolución y análisis comparativo*. Donostia: Diputación Foral de Guipúzkoa, 2002.
- OLESA MUÑIDO, Francisco-Felipe. *La Galera en la navegación y el combate*. Madrid: Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto, 1971, 2 vols.

- OLESA MUÑIDO, Francisco-Felipe. *La organización naval de los Estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI-XVII*. Madrid: Editorial Naval, 1968, 2 vols.
- PARDO MOLERO, Juan Francisco. *La defensa del imperio. Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001.
- PARETS, Miquel. *Crònica*, Maria Rosa Margalef (ed.) y otros. Barcelona: Barcino, 2011, lib. 1.
- PARKER, Geoffrey (coord.). *La crisis de la Monarquía de Felipe IV*. Barcelona: Crítica, 2006.
- PARKER, Geoffrey. *Carlos V: una nueva vida del emperador*. Barcelona: Planeta, 2019.
- PARKER, Geoffrey. *El siglo maldito. Clima, guerras y catástrofes en el siglo XVII*. Barcelona: Planeta, 2013.
- PARKER, Geoffrey. *Felipe II: la biografía definitiva*. Barcelona: Planeta, 2010.
- PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos. *Patiño y las reformas de la administración en el reinado de Felipe V*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2006.
- PÉREZ LATRE, Miquel. «Diputació i Monarquia. El Poder Polític a Catalunya, 1563-1599». Tesis doctoral inédita. Universitat Pompeu Fabra, 2001.
- PÉREZ LATRE, Miquel. *La Generalitat de Catalunya en temps de Felip II. Política, administració i territori*. Catarroja y Barcelona: Afers, 2004.
- PÉREZ, Joseph. *Historia de una tragedia: la expulsión de los judíos en España*. Barcelona: Crítica, 2001.
- PÉREZ, Joseph. *Isabel y Fernando. Los Reyes Católicos*. Madrid: Nerea, 1988.
- PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M.<sup>a</sup> Teresa. *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid: Editorial Naval, 1992.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio. *Las Atarazanas de Sevilla. Ocho siglos de historia del arsenal del Guadalquivir*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla ICAS y Diputación de Sevilla, 2019.
- PERONA TOMÁS, Dionisio A. *Los orígenes del Ministerio de Marina: La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina 1714-1808*. Madrid: Ministerio de Defensa e Instituto de Historia y Cultura Naval, 1998.
- PESSOLANO, Maria R. «Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII». En *Sopra i porti di mare: 2. Il regno di Napoli*, Giorgio Simoncini (ed.). Florencia: Olschki, 1993, 67-115.
- PETERGHEM, Paul P. J. L. VAN. «Pecunia nervus belli. Estado moderno, guerra y economía dineraria». En *Estudis de dret romà i d'història del dret comparat en homenatge a Ramon d'Abadal i de Vinyals pel seu centenari*, Manuel J. Peláez (ed.). Barcelona: Promociones y Publicaciones Universitarias, 1989, 225-258.
- PHILLIPS, Carla Rahn. *Seis navíos para el Rey*. Madrid: Alianza, 1991.



- PI CORRALES, Madgalena de Pazzis (coord.). *Cuadernos de Historia Moderna Anejos: Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII)*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2006.
- PI CORRALES, Madgalena de Pazzis. «La Marina de los Austria: Aproximación historiográfica y perspectiva investigadora». *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 56 (2008): 63-121.
- PI CORRALES, Magdalena de Pazzis. *Tercios del Mar. Historia de la primera Infantería de Marina española*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2019.
- PIERCE, Leslie P. *The Imperial Harem: Women and Sovereignty in the Ottoman Empire*. Nueva York: Oxford University Press, 1993.
- PORRES BENAVIDES, Jesús Ángel. «La técnica de Juan Bautista Vázquez el Viejo». Tesis doctoral inédita. Universidad de Córdoba, 2014.
- PORTUONDO, María M. *Ciencia secreta. La cosmografía española y el Nuevo Mundo*. Fráncfort y Madrid: Vervuert e Iberoamericana, 2013.
- POUTRIN, Isabelle. «Los derechos de los vencidos las capitulaciones de Granada (1491)». En *Sharq Al-Andalus: Estudios mudéjares y moriscos*, 19 (2008-2010): 11-34.
- PUJOL I HAMELINK, Marcel. «La construcció naval a la Catalunya baixmedieval. Concepció, gestació, vida i mort dels vaixells segons la documentació escrita, arqueològica i iconogràfica». Tesis doctoral inédita. Universitat Autònoma de Barcelona, 2015.
- PUJOL I HAMELINK, Marcel. *La construcció naval a Catalunya a l'Edat Mitjana*. Barcelona: Base, 2012.
- QUIGLEY, Christine. *Skulls and Skeletons: Human Bone Collections and Accumulations*. Jefferson y Londres: McFarland, 2001.
- REGLÀ, Joan. «Cataluña y la batalla de Lepanto». En *Revista San Jorge*, 84. Barcelona: Diputación de Barcelona, 1971, 69-90.
- REGLÀ, Joan. *Felipe II y Cataluña*. Edición y estudio de Ernest Belenguer Cebrià. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000.
- RIBOT, Luis y BELENGUER CEBRIÀ, Ernest (coords.). *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, vol. 2: *La Monarquía: recursos, organización y estrategias*. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998.
- RIETH, Eric. «Le Secret du Savoir des cosntructeurs et sa ruptura au cours du XVIIIè siècle à travers l'exemple des sources écrites françaises». En *Deutsches Schifffahrts-archiv*, 25 (2002): 311-323.
- RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel. *La edad de oro de los virreyes. El virreinato en la Monarquía Hispánica durante los siglos XVI y XVII*. Madrid: Akal, 2011.

- RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel. *La monarquía de los Austrias: historia del Imperio español*. Madrid: Alianza, 2017.
- RODRÍGUEZ ALEMÁN, Isabel. *El puerto de Málaga bajo los Austrias*. Málaga: Diputación provincial, 1984.
- RODRÍGUEZ CASTILLO, Nicolás. «Las galeras en Filipinas: guerra, comercio y disciplinamiento social (1580-1650)». En *Historia Social*, 87 (2017): 149-166.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José; ARROYO VOZMEDIANO, Julio y SÁNCHEZ BELÉN, Juan Antonio (Eds.). *Comercio, Guerra y Finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*. Valladolid: Castilla Ediciones, 2017.
- RODRÍGUEZ RASO, Rafaela. *Maximiliano de Austria, gobernador de Carlos V en España*, Madrid: Centro Superior de Investigaciones Científicas, 1961.
- RODRÍGUEZ-SALGADO, María José y ADAMS, Simon (eds.). *England, Spain and the Gran Armada 1585-1604. Essays from the Anglo-Spanish Conferences, London and Madrid 1988*. Edimburgo: John Donald Publishers, 1991.
- RODRÍGUEZ-SALGADO, María José. *Felipe II, el «Paladín de la Cristiandad» y la paz con el Turco*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2004.
- ROVIRA I GÓMEZ, Salvador-J. *Els nobles de Tortosa (segle XVI)*. Tortosa: Consell Comarcal del Baix Ebre, 1996.
- RUBIERA MATA, María Jesús (coord.). *Carlos V, los moriscos y el Islam*. Alicante: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V y Universidad de Alicante, 2001.
- RUIZ GARCÍA, Vicente. «Maderas de Cataluña para la marina de la ilustración. Fuentes para el estudio de los bosques catalanes y su relación con la construcción naval en el siglo XVIII». En *Brocar. Cuadernos de Investigación Histórica*, 42 (2018), 97-123.
- RUIZ MARTÍN, Felipe. «Joan y Pau Saurí: negociantes catalanes que intervienen en empresas imperiales de Felipe II». En *Homenaje al dr. D. Joan Reglà Campistol*. Valencia: Universitat de València, 1975, vol. I, 457-478.
- RUIZ MARTÍN, Felipe. «El problema del vellón: su incidencia en la distinta evolución económica de Castilla y de la Corona de Aragón en el siglo XVII». En *Manuscrits: Revista d'Història Moderna*, 15 (1997): 97-104.
- RUIZ MARTÍN, Felipe. *Las finanzas de la monarquía hispánica en tiempos de Felipe IV: (1621-1665)*. Madrid: Real Academia de la Historia, 1990.
- SÁNCHEZ BAENA, Juan José y FONDEVILA SILVA, Pedro. «Origen y organización de los Guardas de Estandarte de la Escuadra de Galeras de España (1728-1748)». En *Proceedings of the 4th Mediterranean Maritime History Network Conference*, Jordi Ibarz Gelabert, Enric García Domingo, Inma González Sánchez y Olga López Miguel (eds.). Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2016, 413-429.

- SÁNCHEZ BAENA, Juan José. «Construcción y operatividad de las galeras del Perú durante la segunda mitad del siglo XVI». En *Anuario de Estudios Americanos*, 73-2 (2016): 623-656.
- SÁNCHEZ BELÉN, Juan Antonio. «Las relaciones internacionales de la Monarquía Hispánica durante la regencia de doña Mariana de Austria». En *Studia Historica, Historia moderna*, 20 (1999): 137-172.
- SÁNCHEZ BELÉN, Juan Antonio. *La política fiscal en Castilla durante el reinado de Carlos II*. Madrid: Siglo XXI, 1996.
- SÁNCHEZ HOLGADO, José Ramón. «La puesta en valor del patrimonio cultural de La Herradura: el hundimiento parcial de la flota del Mediterráneo de Felipe II». En *Espacio, tiempo y forma. Serie VI, Geografía*, 11 (2018): 247-275.
- SÁNCHEZ MARCOS, Fernando. *Cataluña y el Gobierno central tras la Guerra de los Segadores, 1652-1679: el papel de don Juan de Austria en las relaciones entre Cataluña y el Gobierno central, 1652-1679*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1983.
- SANCHO, Hipólito. «Manuel Filiberto de Saboya, Capitán General de la Mar». En *Archivo Hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, 16 y 17 (1946): 205-232 y 327-375.
- SANDOVAL, Prudencio DE. *Historia de la vida y hechos del Emperador Carlos V*, edición a cargo de Carlos Seco Serrano. Madrid: Atlas, 1955, vol. III.
- SANZ AYÁN, Carmen. «El crédito de la corona y los hombres de negocios en los últimos años del reinado de Felipe IV». En *Cuadernos de Historia Moderna*, 9 (1988): 63-94.
- SANZ AYÁN, Carmen. «Negociadores y capitales holandeses en los sistemas de abastecimiento de pertrechos navales de la monarquía hispánica durante el siglo XVII». En *Hispania. Revista española de historia*, vol. 52, 182 (1992): 915-945.
- SANZ AYÁN, Carmen. *Los banqueros de Carlos II*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1988.
- SANZ AYÁN, Carmen. *Los banqueros y la crisis de la Monarquía Hispánica de 1640*. Madrid: Marcial Pons Historia, 2013.
- SEGOVIA BARRIENTOS, Francisco. *Las Reials Drassanes de Barcelona entre 1700 y 1936: Astillero, cuartel, parque y maestranza de artillería, Real Fundición de bronce y fuerte*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona y Angle Editorial, 2008.
- SEGUÍ BELTRÁN, Andreu. «El corso en Baleares en el siglo XVI». En *Drassana: revista del Museu Marítim*, 23 (2015): 110-123.
- SERRA PUIG, Eva. *La Guerra dels Segadors*. Barcelona: Bruguera, 1969.
- SERRANO RUIZ-CALDERÓN, Antonio Ignacio. *La construcción naval en España en el siglo XVIII*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2019.
- SIMON I TARRÈS, Antoni. *1640*. Barcelona: Rafael Dalmau, 2019.

- SOBREQÜÉS I VIDAL, Santiago y SOBREQÜÉS I CALLICÓ, Jaume. *La guerra civil catalana del segle XV*. Barcelona: Edicions 62, 1973, 2 vols.
- SOBRERÓN RODRÍGUEZ, Mikel. «El port baixmedieval de la ciutat de Barcelona: una visió des de l'arqueologia. L'escullera de 1477 i la troballa d'un vaixell tinglat». En *Quarhis: Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona*, 6 (2010): 134-163.
- SOLA, Emilio. «Antonio de Sosa: un clásico inédito amigo de Cervantes (historia y literatura)». En *Actas del Primer Coloquio Internacional de la Asociación de Cervantistas*. Barcelona: Anthropos, 1990, 409-412.
- SOLA, Emilio. *Los que van y vienen. Información y fronteras en el Mediterráneo clásico del siglo XVI*. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá de Henares, 2005.
- SOLÉ I SABATÉ, Josep Maria (dir.). *Història de la Generalitat de Catalunya i els seus Presidents*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, 2003, vol. 2.
- STORRS, Christopher. «La pervivencia de la monarquía española bajo el reinado de Carlos II (1665-1700)». En *Manuscripts. Revista d'Història Moderna*, 21 (2003): 39-61.
- STORRS, Christopher. *The Resilience of the Spanish Monarchy, 1665-1700*. Oxford: Oxford University Press, 2006, (traducción al castellano, 2013).
- STORRS, Christopher. *The Spanish Resurgence 1713-1748*. New Haven y Londres: Yale University Press, 2016.
- STRADLING, Robert A. *Europa y el declive de la estructura imperial española 1580-1720*. Madrid: Cátedra, 1983.
- TABAKOĞLU, Hüseyin Serdar. *Akdeniz'de Savaş: Osmanlı-İspanya Mücadelesi* («Guerra en el Mediterráneo: la lucha otomano-española»). Estambul: Kronik, 2019.
- TERRADAS, Robert. «Les Drassanes de Barcelona. La geometria, la traça i l'estructura com a garants de la identitat de l'edifici». En *Drassana: revista del Museu Marítim*, 19 (2008): 68-87.
- TERRADAS, Robert. *Las atarazanas de Barcelona: trazado, construcción y restauración*. Barcelona: Editorial Ingeniería i Arquitectura La Salle, 2009.
- THOMPSON, I. A. A. *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias*. Barcelona: Crítica, 1981; en inglés: *War and Government in Habsburg Spain, 1560-1620*. Londres: The Athlone Press, 1976.
- THOMPSON, I. A. A. «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI». En *Manuscripts: Revista d'Història Moderna*, 24 (2006): 95-124.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael. «Administración o asiento: la política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII». En *Studia Historica. Historia moderna*, 35 (2013): 159-199.
- TORRES, Xavier. *La Guerra dels Segadors*. Lleida y Vic: Pagès Editors y Eumo, 2006.

- TORRES, Xavier. *Nyerros i cadells: bàndols i bandolerisme a la Catalunya moderna (1590-1640)*. Barcelona: Reial Acadèmia de Bones Lletres y Quaderns crema, 1993.
- TRACY, James D. *Emperor Charles V, Impresario of War: Campaign Strategy, International Finance, and Domestic Politics*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.
- TREVOR-ROPER, Hugh. «The General Crisis of the Seventeenth Century». En *Past & Present*, 16 (1959): 31-64.
- TÜRKÇELİK, Evrim. «El Imperio Otomano y la política de alianzas: las relaciones franco-otomanas en el tránsito del siglo XVI a XVII». En *Hispania*, 249 (2015): 39-68.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. Madrid: Iberoamericana Veuvert, 2011.
- VALLADARES DE SOTOMAYOR, Antonio. *Semanario erudito que comprehende varias obras inéditas, criticas, morales, instructivas, políticas, históricas, satíricas, y jocosas de nuestros mejores autores antiguos y modernos*. Madrid: Antonio de Espinosa (impresor), 1790, tomo 30.
- VALLADARES, Rafael. *Felipe IV y la restauración de Portugal*. Málaga: Algazara, 1994.
- VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco. «Corsarios y piratas ingleses y holandeses en el Sureste español durante el reinado de Felipe III (1598-1621)». En *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 32 (2012): 89-118.
- VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco. «La construcción de torres de defensa en el litoral de Lorca, Mazarrón y Cartagena durante el siglo XVI». En *Murgetana*, 136 (2017): 57-83.
- VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco. *Corsarismo, piratería y guerra costera en el Sureste español: el acoso turco berberisco a las costas de Alicante, Murcia y Almería en los siglos XVI y XVII*. Murcia: Nova Spartaria, 2019.
- VESCO, Maurizio. «Designing the bastion against the Turks: Sicily and Malta». En *Draughtsman Engineers Serving the Spanish Monarchy in the Sixteenth to Eighteenth Centuries*, Alicia Cámara Muñoz (ed.). Madrid: Fundación Juanelo Turriano, 2016, 247-270.
- VESCO, Maurizio. «Un viceré ammiraglio per un'isola: Garcia Álvarez de Toledo e il potenziamento delle infrastrutture marittime siciliane». En *La Sicilia dei viceré nell'età degli Asburgo (1516-1700). La difesa dell'isola, le città capitali, la celebrazione della monarchia*, Stefano PIAZZA (ed.). Palermo: Caracol, 2016, 111-136.
- VICENS VIVES, Jaume. *Coyuntura económica y reformismo burgués*. Barcelona: Ariel, 1968.
- VILLACORTA BAÑOS, Antonio. *La jesuita: Juana de Austria*. Barcelona Ariel, 2005.
- VV. AA. *Desperta Ferro Especiales: La Armada española (I): el Mediterráneo, siglo XVI*, 14 (2018).
- VV. AA. *Novísima Recopilación de las Leyes de España*. Madrid, 1805, tomo 3.



- VV. AA. *Retrato de Barcelona*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona y Ajuntament de Barcelona, 1995, vol. 1.
- VV. AA., *Desperta Ferro Moderna: La Guerra de las Alpujarras*, 25 (2016).
- WARDE, Paul. «Fear of Wood Shortage and the Reality of the Woodland in Europe, c. 1450-1850», *History Workshop Journal*, 62 (2006), 28-57.
- WILLIAMS, Phillip. *Empire and Holy War in the Mediterranean: The Galley and Maritime Conflict between the Habsburgs and Ottomans*. Londres y Nueva York: I. B. Tauris, 2014.
- WING, John T. *Roots of Empire. Forests and State Power in Early Modern Spain, c. 1500-1750*. Leiden y Boston: Brill, 2015.
- YUN-CASALILLA, Bartolomé. *Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415-1668*. Singapur: Palgrave Macmillan, 2019.
- ZYSBERG, André y BURLET, René. *Gloria y miseria de las galeras*. Madrid: Aguilar Universal, 1990.
- ZYSBERG, André y HÉNIN, Béatrice. *Marseille au temps des galères: 1660-1748*. Marsella: Rivages, 1983.
- ZYSBERG, André. *Marseille au temps du Roi-Soleil: la ville, les galères, l'arsenal 1660 à 1715*. Marsella: Jeanne Laffitte, 2007.

## Autores



**A. JORGE AGUILERA LÓPEZ** (Lloret de Mar, 1987) es investigador predoctoral de la Universidad de Helsinki, donde actualmente está realizando su tesis sobre las Reales Atarazanas de Barcelona y la construcción de galeras durante el siglo XVI.

Graduado en Historia por la Universitat de Barcelona y máster interuniversitario *Historia e Identidades en el Mediterráneo Occidental Moderno* con Premio Extraordinario (2016). Ha sido becario colaborador del Departamento de Historia Moderna de la Universitat de Barcelona (2014-15) y ha trabajado como investigador en diferentes proyectos con el Museu Marítim de Barcelona (2016-18), el Museo Marítimo de Noruega (2018) y la Universidad de Helsinki (2018-19). Es miembro del Nodo Corona de Aragón de *Red Columnaria* y miembro fundador de *Swedish-Spanish Research Network* (SWESP).

Su línea de investigación principal se centra en la historia naval y marítima del Mediterráneo moderno, con especial interés en los aspectos militares, medioambientales, tecnológicos, sociales y laborales relacionados con la construcción naval. Asuntos que ha venido a tratar en diversos encuentros científicos de carácter internacional y publicaciones en medios especializados. Recientemente, también ha iniciado una nueva línea de investigación, en torno al estudio de las poco conocidas relaciones hispano-suecas durante el siglo XVI, prestando atención a la política, diplomacia y comercio.



**ALFREDO CHAMORRO ESTEBAN** (Barcelona, 1978) es doctor en historia moderna por la Universitat de Barcelona con la tesis doctoral *Ceremonial monárquico y rituales cívicos. Las visitas reales a Barcelona entre los siglos XV y XVII* (2013), publicada en forma de libro con el título *Barcelona y el rey. Las visitas reales desde Fernando el Católico a Felipe V* (2017). Ha ganado el XXI Premi de Recerca Josep Ricart i Giralt, concedido por el Museu Marítim de Barcelona y el Institut Ramon Muntaner, gracias al proyecto de investigación *Els oficis del mar a la Barcelona moderna: família i societat* (2020). Actualmente es profesor asociado en la Universitat de Barcelona. También es

miembro del grupo de investigación *Poder y Representaciones. Comunidades sensoriales y comunicación política en el mundo hispánico (s. XV-XVIII)*.

Durante los últimos años ha seguido dos líneas de investigación claras, teniendo siempre como objeto de análisis a la ciudad de Barcelona. Por un lado, y como prolongación de su tesis doctoral, se ha interesado por el estudio de las diversas tradiciones ceremoniales que convergieron en los territorios de la Corona de Aragón. Por el otro, su interés se ha centrado en la construcción naval en las reales atarazanas de Barcelona y el mundo de las galeras, en general. Últimamente se ha aproximado al estudio de la familia en época moderna, en concreto, de la sociedad marinera de Barcelona y de su gente de mar.