



# **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 Luis Betrán Moya  
(eds.)**

**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 Luis Betrán Moya  
(eds.)**

ISBN: 978-84-949424-0-2



© Los autores

© De esta edición: Fundación Española de Historia Moderna, Madrid, 2018.

Editores: M<sup>a</sup> Ángeles Pérez Samper y José Luis Betrán Moya.

Colaboradores: Alfonso Calderón Argelich y Francisco Fernández Izquierdo

Fotografía de cubierta: Vista de Barcelona, de Anton van den Wyngaerde (1535).



**UAB**  
Universitat Autònoma  
de Barcelona



# Créditos

## DIRECTORES

María Ángeles Pérez Samper • José Luis Betrán Moya

## SECRETARIOS

Alfonso Calderón Argelich • Iván Jurado Revaliente • María Aguilera Fernández • Ricard Torra Prat  
• Cristian Palomo Reina • Diego Sola García • Isaac García-Oses • Iván Gracia Arnau

## COMITÉ CIENTÍFICO

Dr. Eliseo Serrano Martín (Universidad de Zaragoza) • Dr. Juan José Iglesias Ruiz (Universidad de Sevilla) • Dr. Francisco Fernández Izquierdo (Consejo Superior de Investigaciones Científicas) • Dra. Virginia León Sanz (Universidad Complutense de Madrid) • Dr. Félix Labrador Arroyo (Universidad Rey Juan Carlos) • Dr. Francisco García González (Universidad de Castilla-La Mancha) • Dr. Manuel Peña Díaz (Universidad de Córdoba) • Dra. Ángela Atienza López (Universidad de La Rioja) • Dr. José Luis Betrán Moya (Universidad Autónoma de Barcelona) • Máximo García Fernández (Universidad de Valladolid) • Antonio Jiménez Estrella (Universidad de Granada)

## COMITÉ ORGANIZADOR

Ricardo García Cárcel (UAB) • Doris Moreno Martínez (UAB) • Bernat Hernández Hernández (UAB) •  
Jaume Dantí Riu (UB)

## EVALUADORES

Dra. Rosa María Alabrús Iglesias (Universidad Abad Oliba) • Dra. Ángela Atienza López (Universidad de la Rioja) • Dr. José Luis Betrán Moya (Universidad Autónoma de Barcelona) • Dra. Mónica Bolufer Peruga (Universidad de Valencia) • Dr. Miguel Ángel de Bunes Ibarra (CSIC) • Dr. Juan Jesús Bravo Caro (Universidad de Málaga) • Dr. Manuel F. Fernández Chaves (Universidad de Sevilla) • Dr. Máximo García Fernández (Universidad de Valladolid) • Dra. María Soledad Gómez Navarro (Universidad de Córdoba) • Dr. Ricardo García Cárcel (Universidad Autónoma de Barcelona) • Dr. José Ignacio Gómez Zorraquino (Universidad de Zaragoza) • Dr. Miguel Fernando Gómez Vozmediano (Universidad Carlos III) • Dr. Juan Hernández Franco (Universidad de Murcia) • Dr. Manuel Herrero Sánchez (Universidad Pablo de Olavide) • Dr. Juan José Iglesias Rodríguez (Universidad de Sevilla) • Dra. María del Carmen Irlés Vicente (Universidad de Alicante) • Dr. Josep Juan Vidal (Universidad de Mallorca) • Dr. José Manuel Latorre Ciria (Universidad de Zaragoza) • Dra. Virginia León Sanz (Universidad Complutense de Madrid) • Dra. M<sup>a</sup> Victoria López-Cordón Cortezo (Universidad Complutense de Madrid) • Dr. Miguel Luis López-Guadalupe Muñoz (Universidad de Granada) • Dr. Roberto López Vela (Universidad de Cantabria) • Dr. Tomás Antonio Mantecón Movellán (Universidad de Cantabria) • Dr. José Martínez Millán (Universidad Autónoma de Madrid) • Dr. Miquel Àngel Martínez Rodríguez (Universidad de Barcelona) • Dr. Miguel Ángel Melón Jiménez (Universidad de Extremadura) • Dr. Juan Francisco Pardo Molero (Universidad de Valencia) • Dr. José Pardo Tomás (CSIC) • Dra. María José de la Pascua Sánchez (Universidad de Cádiz) • Dr. Manuel Peña Díaz (Universidad de Córdoba) • Dr. María José Pérez Álvarez (Universidad Autónoma de Madrid) • Dr. Rafael M. Pérez García (Universidad de Sevilla) • Dra. María Ángeles Pérez Samper (Universidad de Barcelona) • Dr. Juan Postigo Vidal (Universidad de Zaragoza) • Dra. Ofelia Rey Castelao (Universidad de Santiago de Compostela) • Dr. Manuel Rivero Rodríguez (Universidad Autónoma de Madrid) • Dr. José Javier Ruiz Ibáñez (Universidad de Murcia) • Dr. Porfirio Sanz Camañes (Universidad de Castilla - La Mancha) • Dra. Margarita Torremocha Hernández (Universidad de Valladolid) • Dr. Xavier Torres i Sans (Universidad de Girona) • Dra. Susana Truchuelo García (Universidad de Cantabria).

# 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)\*

*The beginning of the Spanish naval recovery in the Mediterranean and the construction of galleys in Barcelona during the viceroyalty of García de Toledo (1558-1564)*

A. Jorge Aguilera López  
Museu Marítim de Barcelona

## RESUMEN:

Durante el siglo XVI, el Mediterráneo se vio poblado como nunca antes de galeras, convirtiéndose en el principal instrumento para hacer la guerra. El enfrentamiento cristiano-musulmán, liderado por la Monarquía Hispánica y el Imperio Otomano respectivamente, a mediados de siglo se saldaba con holgada diferencia a favor de la Sublime Puerta. La ascensión al trono de Felipe II, marcó un antes y un después en esta contienda, ya que el nuevo soberano puso toda su atención y recursos en este conflicto. Es por ello que a partir de la década de 1560 los astilleros de los diferentes reinos de la Monarquía llevaron a cabo una febril actividad constructiva, siendo el principal de todos ellos el de Barcelona. Este trabajo pone el foco en los años de la llamada recuperación naval hispana en el Mediterráneo a través de la figura de García de Toledo durante su etapa como virrey de Cataluña en los años en que se pone en funcionamiento la nueva política mediterránea ideada por Felipe II.

## PALABRAS CLAVE:

Atarazanas, Barcelona, construcción naval, galeras, Felipe II, García de Toledo, Mediterráneo, Imperio Otomano

## ABSTRACT:

During the 16th century the Mediterranean was populated like never before with galleys, which became the main instrument for waging the war. The Christian-Muslim confrontation, led by the Hispanic Monarchy and the Ottoman Empire, in the middle of the century was clearly being in favour of the Sublime Porte. Philip II's accession to the throne set a before and after in this contest, because the new sovereign put all of his attention and resources into the conflict. That is why from the 1560s the shipyards of different kingdoms of the Monarchy carried on a feverish constructive activity, in which the arsenal of Barcelona was the main one. This study focuses on the years of the so-called Spanish naval recovery in the Mediterranean through the figure of García de Toledo during his time as the viceroy of Catalonia during the years when the new Mediterranean policy devised by Philip II is put into operation.

## KEYWORDS:

Shipyard, Barcelona, shipbuilding, galleys, Philip II, García de Toledo, Mediterranean Ottoman Empire.

---

\* Este estudio se inscribe dentro las investigaciones desarrolladas gracias a la financiación y al apoyo tanto del Museu Marítim de Barcelona (MMB) como de su Fundació de Suport al Museu Marítim i Drassanes Reials de Barcelona. Asimismo, el origen del mismo parte del trabajo de final de máster desarrollado bajo la supervisión del Dr. Xavier Gil Pujol (UB), a quien agradezco no solo su siempre acertada guía sino también su incondicional apoyo

## Introducción.

Tradicionalmente se había considerado que las Atarazanas Reales, cuyo origen lo encontramos en el siglo XIII, durante el reinado de Pedro III, habían vivido su mejor momento durante la Baja Edad Media coincidiendo con el apogeo marítimo de la Corona de Aragón y que, por tanto, el edificio –que en gran parte hoy forma el Museu Marítim de Barcelona (MMB)– pertenecía esencialmente a esa época. Sin embargo, las recientes excavaciones arqueológicas llevadas a cabo en su interior (2010-2012) revelaron que la mayor parte del edificio no era de origen medieval, sino moderno. A pesar de que quedan vestigios de la estructura bajomedieval, la reconstrucción del edificio se hizo en el siglo XVI y supuso también un desplazamiento hacia el interior respecto al mar. El nuevo edificio se amplió con naves más anchas y altas, que permitieron construir barcos más grandes acorde con la evolución de la navegación<sup>1</sup>.

Y es que en el Mediterráneo de la Edad Moderna se dieron cita imperios, estados, gobiernos, estrategias, armadas, técnicas y tácticas, soldados y oficiales de una forma y medida desconocidas hasta entonces. Las guerras marítimas de finales del siglo XV, discontinuas, a pequeña escala, centradas en determinados espacios geográficos y pequeñas en número de barcos y tripulaciones, así como en el uso de la 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 transformó en pocos años en unas aguas surcadas por varios cientos de barcos que enarbolaban pabellones rivales entre sí 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<sup>2</sup>. Nunca antes el Mediterráneo había sido escenario de una guerra a tal escala, ni volvería a serlo hasta mucho tiempo después<sup>3</sup>. Las aguas del Mediterráneo fueron la frontera donde colisionaron brutalmente dos bloques opuestos, y a pesar de ello y del estado guerra permanente, no impidió que fuese una frontera transitable con un continuo flujo de intercambios de todo tipo<sup>4</sup>.

En el siglo XVI tenemos pues dos imperios, el Habsburgo y el Otomano, que basaban su poder en la fortaleza de sus ejércitos terrestres, pero 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. 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 Túnez y Argel, generan un mundo de guerra

---

<sup>1</sup>DAHL TERMENS, SÍLVIA; GARCIA DOMINGO, ENRIC y LÓPEZ MIGUEL, OLGA: *Les Drassanes Reials de Barcelona*, Barcelona, Efadós y Museu Marítim de Barcelona, 2013.

<sup>2</sup>SOLA, EMILIO: *Los que van y vienen: Información y fronteras en el Mediterráneo clásico del siglo XVI*, Madrid, Universidad de Alcalá, 2005.

<sup>3</sup>ALONSO ACERO, BEATRIZ: "Defensa del Mediterráneo: escenarios, objetivos y estrategias", en O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, HUGO (coord.), *Edad Moderna, vol. I. Ultramar y la Marina*, Madrid, Ministerio de Defensa y CEHISMI, 2012, p. 227.

<sup>4</sup>HESS, ANDREW C.: *The Forgotten Frontier: A History of the Sixteenth-Century Ibero-African Frontier*, Chicago y Londres, The University of Chicago, 1978.

permanente<sup>5</sup>. Y es durante el reinado de Felipe II cuando este conflicto alcanzó sus mayores dimensiones, teniendo en la famosa batalla de Lepanto su punto álgido.

Pero para llegar a ese momento, donde los cristianos pudieron finalmente frenar el hasta entonces avance avasallador del poder otomano, se hubo de recorrer durante los años anteriores un largo camino no exento de numerosos fracasos y reveses. Las galeras fueron el elemento clave en las confrontaciones bélicas durante estos años y, por tanto, también fue en ellas donde se concretó el mayor esfuerzo inversor tecnológico y armamentístico del periodo 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. Es en este contexto donde la galera, que había llegado a considerarse un barco obsoleto a finales del siglo XV<sup>6</sup>, no solo llegó a renacer sino también a experimentar un desarrollo espectacular a lo largo de las décadas siguientes<sup>7</sup>. Sin lugar a dudas, ello fue posible gracias a que los hombres encargados de su gestión y construcción supieron adaptarlo a los nuevos requerimientos, convirtiéndolo en el buque capaz de incorporar las tecnologías y tácticas bélicas emergentes, aunque para ello fuera preciso transformar su estructura, forma, tamaño y fortaleza, a la vez que el número de unidades no dejaba de aumentar<sup>8</sup>.

Fue por tanto el continuo estado de conflicto contra el mundo islámico, pero también con Francia –que a ratos colaboraba activamente con los otomanos–, el mayor impulso para la recuperación de las escuadras de galeras a lo largo de toda la primera mitad del siglo. Se hicieron galeras mayores y más fuertes que las anteriores, para soportar una artillería de bronce de calibre cada vez mayor y así adaptándose a la *guerra moderna*<sup>9</sup>.

A pesar de los progresos, podemos afirmar que, a mediados del siglo XVI el enfrentamiento hispano-otomano se saldaba con holgada diferencia a favor de la Sublime

---

<sup>5</sup>BUNES IBARRA, MIGUEL Á. DE: "La defensa de la Cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna", en PAZZIS PI CORRALES, MAGDALENA DE: (coord.), *Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII)*, *Cuadernos de Historia Moderna*, Anejo V (2006), pp. 80-81.

<sup>6</sup> En estos términos escribía a los Reyes Católicos su cronista y armador Diego de Valera: "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 VALERA, DIEGO DE y BALENCHANA, JOSÉ A. DE: *Epístolas de mosén Diego de Valera embiadas en diversos tiempos é á diversas personas*, Madrid, Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1878, p. 78.

<sup>7</sup> Para una visión general de la evolución de las galeras y los demás navíos rémicos, véase ANDERSON, R. C.: *Oared Fighting Ships: From Classical Times to The Coming of Steam*, Londres, Percival Marshall, 1962.

<sup>8</sup> Para que nos hagamos una idea del papel que tenía la galera antes de que se iniciase el enfrentamiento hispano-otomano, baste decir que justo a la conclusión de la conquista de Granada, los Reyes Católicos, solo contaban con una escuadra de cuatro galeras para la defensa de aquella costa, además de otra escuadra de seis unidades mantenida en el reino de Sicilia, siendo ambas formaciones gestionadas mediante asiento con particulares. A pesar esta tendencia y de la irrupción del Nuevo Mundo, el siglo XVI fue testigo del resurgimiento de las escuadras de galeras como formidable instrumento militar en el Mediterráneo. Para saber más: CASADO SOTO, JOSÉ L.: "Política naval y tecnología en el mundo mediterráneo", en O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, HUGO (coord.): *Edad Moderna*, vol. I. Ultramar y la Marina, ... pp. 283-315.

<sup>9</sup> Las diferentes y numerosas innovaciones que se dan en el arte de la guerra a lo largo de este periodo ha llevado a los historiadores a hablar de *revolución militar*. La teoría de la revolución militar nació de la mano de Michael Roberts en una conferencia en 1955 en Belfast (*The military revolution, 1560-1660*, Belfast, 1956), donde advertía la existencia de ciertos elementos distintivos y que invitaban a hablar para ese periodo de una revolución. Su teoría generó un intenso debate historiográfico, al cual podemos acercarnos a través de GARCÍA HERNÁN, ENRIQUE: "Historiografía sobre la Revolución Militar" dentro de su *Milicia General en la Edad Moderna. "El Batallón" de Don Rafael de la Barreda y Figueroa*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004, pp. 54-60.

Puerta. Después del fracaso de la Santa Liga cristiana de 1538 en Préveza, en el Mediterráneo occidental se sucedieron las derrotas para la Cristiandad: en 1551 los Caballeros de San Juan fueron expulsados de Trípoli; una guarnición otomana se instaló entonces en el protectorado español del Tlemecén; los argelinos capturaron el presidio de Bugía y en 1556 pusieron sitio a Orán; en 1558 una poderosa fuerza turca saqueó Menorca, a la vez que una expedición hispana fracasaba en Mostagán. Al mismo tiempo, las flotas turcas y corsarias de Berbería proseguían casi sin impunidad sus correrías por todas las costas de la Monarquía. La paz de Cateau-Cambresis con Francia en 1559 permitió a Felipe II prestar atención al Mediterráneo, hecho que se consuma simbólicamente con su regreso a España ese mismo año. También en ese mismo momento Felipe 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, quedando destrozadas veinticinco galeras y ahogándose cerca de 4.000 tripulantes. En tres años se habían reducido enormemente las defensas navales hispanas, y es que Gelves y La Herradura redujeron a prácticamente a la mitad el número de galeras de que disponía el rey y anulaban tanto el potencial ofensivo como defensivo de la Monarquía frente al Islam<sup>10</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>11</sup>, y es aquí donde empieza la recuperación hispánica en el Mediterráneo, en el que Barcelona y más concretamente las Atarazanas Reales ocupan un lugar destacado.

### **El virreinato de Toledo.**

En Cataluña durante el virreinato de García de Toledo (1558-1564) la construcción de galeras en las atarazanas se incrementó considerablemente. Nacido en Villafranca del Bierzo en 1514, segundo hijo de Pedro de Toledo, el gran virrey de Nápoles (1532-1553) y marqués consorte de Villafranca del Bierzo, a su vez hijo segundo del segundo duque de Alba y perteneciente pues al linaje de los Álvarez de Toledo<sup>12</sup>. Siendo muy joven y con dos galeras de su propiedad empezó a servir bajo las órdenes de Andrea Doria. A los veintinueve años fue distinguido con el mando de la escuadra de Nápoles, como dice Fernández Duro:

“Más por méritos de su padre [...], que por los que se le reconocieran; pero los tuvo pronto en evidencia asistiendo a las jornadas de Túnez, Argel, Sicilia; a las de Sfax, Cabilia y Mehedia, donde discurrió el empleo de la batería flotante formada sobre dos galeras, de tanta eficacia para la rendición de la plaza; a las campañas de Grecia, con la fortuna de

---

<sup>10</sup> Con vistas a la campaña de Djerba 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>11</sup> THOMPSON, I. A. A.: *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias*, Barcelona, Crítica, 1981, pp. 18-20.

<sup>12</sup> Para el personaje y su labor al frente de Nápoles, la obra de HERNANDO SÁNCHEZ, CARLOS J.: *Castilla y Nápoles en el siglo XVI, el virrey Pedro de Toledo: linaje, estado y cultura (1532-1553)*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1994.

recobrar los cautivos y botín de Barbarroja en Niza; a la guerras de Siena y Córcega; a constantes cruceros, en que hizo presas a turcos y moros”<sup>13</sup>.

Decidió renunciar a su cargo de capitán general de las galeras de Nápoles por su descontento con el funcionamiento de la administración de las galeras y por las dificultades que se les ofrecían a los grandes cargos, que tenían que lidiar con la constante falta de pagas y personal y con todos los malos usos y corruptelas. El emperador aceptó su dimisión y le nombró coronel general de la infantería del reino de Nápoles, destacando también en la última de las guerras de Italia contra Francia y luchando tanto en Italia como en Flandes. Felipe II que, como el emperador, lo tenía en alta estima, decidió que él, por su linaje, experiencia y por su descontento con el estado actual de la flota de galeras era el hombre adecuado para encargarse de gobernar Cataluña en su nombre o quizás y mejor dicho para gestionar las atarazanas reales. La real patente del 29 de noviembre de 1558 nombraba a García de Toledo lugarteniente y capitán general del principado de Cataluña y de los condados del Rosellón y la Cerdaña, cargo que juró tal y como recoge el *Dietari del Consell* el 23 de febrero de 1559<sup>14</sup>.

Como decíamos, con la llegada del virrey Toledo la actividad en las atarazanas crece exponencialmente, cosa que en la documentación de la época se manifiesta en los siguientes aspectos: tala de árboles y almacenamiento de madera, búsqueda de mano de obra y especialmente con el reclutamiento de galeotes: la fuerza motriz de las galeras, también llamados «chusma»<sup>15</sup>. En este sentido, el 31 de agosto de 1560 desde Toledo, el rey escribió a los inquisidores de Aragón diciendo:

“Entre los nuevos convertidos de moros de este reino hay muchos circuncidados los cuales vosotros acostumbráis a castigar con pena de galera y como estos sean tan necesarios para las galeras y tengamos necesidad en estos tiempos de armar mucho remero de ellas para resistir a los enemigos de nuestra Santa Fe Católica [...]. A nuestro real servicio ha ofrecido dar orden que se descubra mucho número de ellos [...] y para ayudar a lo sobre dicho procuraréis con mucha diligencia y cuidado de inquirir en este género de delito y prender todos los que en él se hallarán culpados y con la dicha pena de galera”<sup>16</sup>.

El rey apremiaba a los inquisidores a buscar culpables entre los moriscos para llenar los bancos de sus galeras. El Santo Oficio respondió positivamente y el rey escribió:

“Agradecemos os lo que en ello ofrecéis y os encargamos que lo cumpláis así que cuanto al remitirlos a Barcelona hemos mandado escribir al virrey de Cataluña los reciba y al regente de la tesorería para que los que fuese menester para sus alimentos y sustentación de ellos”<sup>17</sup>.

---

<sup>13</sup>FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO: *Historia de la Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, vol. II, Madrid, 1896, p. 62.

<sup>14</sup>*Dietari de l'Antich Consell Barceloní* [DACB], vol. IV, p. 357.

<sup>15</sup> Debemos mencionar aquí la excelente tesis doctoral inédita de MARCHENA GIMÉNEZ, JOSÉ M.: "La vida y los hombres de las Galeras de España (siglos XVI-XVII)", Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2010, donde presta especial atención a la chusma y al resto de la tripulación de galeras.

<sup>16</sup> Archivo de la Corona de Aragón [ACA], Registro de la Real Cancillería [Reg.], leg. 3901, ff. 124-125. Registro de la carta de Felipe II a los inquisidores del reino de Aragón. Toledo, 31 de agosto de 1560.

<sup>17</sup> ACA, Reg., leg. 3901, f. 153. Registro de la carta de Felipe II a los inquisidores del reino de Aragón. Toledo, 23 de octubre de 1560.

Y sobre lo mismo escribió al virrey: “de aquí adelante si se os remitiesen algunos condenados a galeras por dichos inquisidores de Aragón, los recibáis y tengáis a buena guarda”. Y es que uno de los principales problemas que siempre tuvieron las galeras, fue la dificultad de proveerlas de la debida tripulación, especialmente de remeros. Escribía Braudel en este sentido:

“Para todas las flotas que han luchado en el Mediterráneo, armar galeras ha sido siempre, ante todo, un problema de hombres. A no haber sido por los esclavos, los cautivos y los condenados a quienes se sacaba de las prisiones para encadenarlos a los remos, ¿dónde podían encontrarse los hombres necesarios para bogar? Desde principios del siglo XVI, los documentos repiten la queja de que escasean los remeros voluntarios, los *buonavoglia*”<sup>18</sup>.

Y es que más del 90% de la chusma estuvo casi siempre compuesta por forzados y esclavos, aumentando este porcentaje en el siglo XVII. La mayor parte de los galeotes eran ladrones, traidores, salteadores, blasfemos, asesinos o personas de entornos problemáticos. Sin embargo, el aumento de condenas a galeras por delitos menos graves provocó que hubiera personas en los barcos con pequeños deslices legales y sin un pasado plagado de fechorías. Por tanto, cualquier persona que contradijese a los poderes fácticos en temas religiosos, por ejemplo, podría verse abocado al remo<sup>19</sup>.

Todo se encaminaba para la reconstrucción del poderío hispano en el Mediterráneo. Mientras que en Barcelona, Nápoles y Mesina se iniciaba un amplio programa de construcción que –según cálculos de Thompson–, entre 1560 y 1566 logró que se botaran unas ciento setenta galeras nuevas<sup>20</sup>, al mismo tiempo prosiguieron las negociaciones encaminadas a persuadir al Papa para que las rentas eclesiásticas de España e Italia se destinasen a financiar la construcción, equipamiento y subsiguiente mantenimiento de una nueva flota de cien galeras. Un impuesto especial, el *subsidio*, se aplicaría directamente a la manutención de sesenta de estas galeras a condición de que el rey se comprometiera a mantener las otras cuarenta. El subsidio fue concedido en 1562 por cinco años a razón de 420.000 ducados anuales y con efecto retroactivo desde agosto de 1560<sup>21</sup>. Luego fue renovado en 1566 y 1570 por nuevos periodos de cinco años. Felipe II no cumplió con el número de galeras hasta pasados diez años: 1564 se contabilizan que estaban en servicio permanente setenta y una galeras, mientras que diez años después, en 1574 se cuentan un total de ciento cuarenta y seis. Para la reconstrucción de la flota del Mediterráneo se había necesitado una década entera y había costado más de 3.500.000 ducados. Una vez finalizada y llegado al punto álgido de 1574, el rey contaba bajo su mando permanente con una fuerza

---

<sup>18</sup>BRAUDEL, FERNAND: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, vol. I, México, Fondo de Cultura Económica, 1987, p. 181.

<sup>19</sup>MARCHENA GIMÉNEZ, JOSÉ M.: "La vida y los hombres...", p. 86.

<sup>20</sup> Unas veinticinco-treinta se encargaron en agosto de 1560 y puede que otras cincuenta en 1561; en junio de 1562, cuarenta y ocho estaban terminadas y treinta lo estarían durante el verano; otras veinte se encargaron para mayo de 1563 y setenta y dos para marzo de 1566.

<sup>21</sup> Archivo General de Simancas [AGS], Guerra y Marina [GYM], leg. 71, ff. 21, 22, 158, 163 y 167. Resulta documentación vinculada al «subsidio de galeras», donde se especifican los detalles de la bula de 1562 del Papa Pío IV. De entre ellos destaca la relación que se hace de las sesenta galeras que debía pagar la Iglesia; una copia de la cédula que Felipe II envió a los corregidores de los cabildos; y la respuesta del Estado eclesiástico sobre el subsidio.

que como mínimo era el doble de la que tuviera en cualquier momento anterior, y puede que hasta cuatro veces mayor que la flota que tuvo bajo su mando su padre el emperador<sup>22</sup>.

Las galeras se financiaban como vemos a través de los impuestos eclesiásticos. Existían otros dos “impuestos” que junto con el subsidio permitían al monarca financiar su flota y que eran conocidos como las *Tres Gracias* y que lo papas renovaban con regularidad para que los reyes defendieran la fe por medios militares. La más antigua de dichas Tres Gracias, era la *cruzada*, concedido por primera vez a los Reyes Católicos en 1482 para la conquista de Granada y que era una venta de bulas de indulgencia ofrecida a toda la población (cleros y laicos), por mediación de la Monarquía. La cruzada pues, no era un impuesto, sino una venta de indulgencias, siendo uno de los ingresos más rentables de la Corona. El *excusado* fue concedido por primera vez por Pío V en 1567 para ayudar a Felipe II en su lucha contra la herejía en Flandes. Al rey se le concedía el diezmo más rico de cada parroquia, quedando dichas parroquias “excusadas” de pagar ese diezmo a la Iglesia, que se lo quedaba el rey<sup>23</sup>.

En cuanto a Cataluña, se calcula que el clero catalán aportaba con el subsidio veinte mil ducados, que iban asignados a la fabricación de galeras en las Atarazanas Reales. Éste, era el único dinero precisamente reservado para ese fin, el cual quedaba al cargo de los virreyes, que eran quienes supervisaban las atarazanas. El gobierno de las atarazanas correspondía al Consejo de Guerra, aunque en Cataluña, Nápoles y Sicilia el virrey ejercía de supervisor. A él le tocaba gestionar los recursos, dado que como virrey podía ordenar prestaciones personales y en caso necesario, la requisita de los materiales necesitados para la construcción de las galeras. Un 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 la construcción naval en la que Nápoles estaba también inmersa, provocando las protestas del duque de Alcalá de los Gazules, en ese momento virrey de Nápoles (1559-1571)<sup>24</sup>.

Por otro lado, quien tenía la función inspectora sobre todas las atarazanas, era el capitán general de la Mar, cuyas funciones como podemos observar, quedan claramente precisadas en las «Instrucciones» fechadas en 15 de enero de 1568 que se le entregan a Juan de Austria para el desempeño de dicho cargo. Pues entre otras cosas debía tener:

“Gran cuenta y cuidado de visitar las nuestras atarazanas que de presente tenemos en Nápoles, Sevilla, 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

---

<sup>22</sup> THOMPSON, I. A. A.: *Guerra y decadencia*, pp. 23-24.

<sup>23</sup> Aunque oficialmente el *excusado* no pudo emplearse para pagar a la gente de galeras hasta el reinado de Felipe III. GOODMAN, DAVID: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001, pp. 88-89.

<sup>24</sup> ACA, Reg., leg. 3901, f. 222. Registro de la carta de Felipe II a García de Toledo virrey de Cataluña. Toledo, 22 de marzo de 1561.

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”<sup>25</sup>.

La maestranza que trabajaba en las atarazanas de Barcelona estaba compuesta básicamente por oficiales y aprendices relacionados con la construcción y reparación de los barcos, muy parecidos a los que llevaban las galeras embarcados. El control de los hombres que allí trabajaban, quedaba en manos de los oficiales del rey, sobre todo del veedor general y del contador, así como del capitán general de la escuadra, aunque también participaban indirectamente en su gobierno las autoridades locales, como corregidores, diputados, regidores, alcaldes mayores, etc., y otros hombres enviados ocasionalmente por el rey. Dentro del personal de la maestranza destacaban dos personas por encima del resto: el mayordomo de la atarazana (*drassaner*) y el escribano. El primero se encargaba de la organización de todo lo relativo a ropa, bastimentos, municiones, esclavos y forzados del arsenal –estos esclavos y forzados (la chusma) solían ayudar en los talleres (*botigues*)–, mientras que el escribano llevaba las cuentas de las obras y del personal, así como se encargaba también de comprar todo tipo de materiales para la fábrica. Los maestros mayores eran los encargados de dirigir a los oficiales (maestros de aja, calafates, carpinteros, aserradores, remolares, etc.). Los soldados de las atarazanas, mandados por un capitán, eran los responsables de la seguridad y protección del lugar y de su personal<sup>26</sup>.

Durante la década de 1550, las Atarazanas de Barcelona podían construir entre veinte y treinta galeras anuales, número que iba a aumentar en la década de 1560, a pesar de ello, la Monarquía hispánica, no podía competir con la capacidad de producción otomana, que logró botar pocos meses después de su derrota en Lepanto ciento treinta buques. A estos barcos, se les daba una vida de entre ocho y diez años, y según Thompson “tampoco parecía gran cosa la calidad de los acabados de las galeras barcelonesas” si se las comparaba con las turcas, venecianas o genovesas<sup>27</sup>. Además, España tenía en contra que distaba de estar bien equipada para la construcción naval a gran escala. Salvo el hierro y la madera, prácticamente todo lo que las galeras necesitaban había de importarse: carpinteros de ribera de Marsella, Venecia, Génova y Vizcaya; velas, remos, cáñamo y municiones de Nápoles y Milán; mástiles, cordaje, alquitrán y brea del Báltico vía Flandes; plomo y estaño de Inglaterra; lona y algodón para velamen de la Bretaña. “Casi el 90 por ciento del coste material de una galera y más del 30 por ciento de su mantenimiento –excluyendo las pagas– se gastaba entre Italia, Flandes y Francia”<sup>28</sup>.

Prueba de ello lo encontramos en la «Relación de lo que han menester las galeras», fechada en 13 de septiembre de 1555, se trata de un inventario que consta de más de ochenta ítems entre materiales, repuestos, vituallas, suministros, etc.:

---

<sup>25</sup>Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España [CODDIN], vol. III, pp. 311-337. Copia de las instrucciones que dio Felipe II a D. Juan de Austria cuando le nombró Capitán General de la mar. Madrid, 15 de enero de 1568.

<sup>26</sup>OLESA MUÑIDO, FRANCISCO-FELIPE: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, vol. II, Madrid, Editorial Naval, 1968, pp. 894-902; MARCHENA GIMÉNEZ, JOSÉ M.: “La vida y los hombres...”, pp. 423-424.

<sup>27</sup> Contrastaba con la durabilidad de los barcos de sus aliados, rivales y enemigos: Los venecianos llevaron a Lepanto galeras de cincuenta años; en esa batalla los cristianos capturaron galeras genovesas que Andrea Doria había perdido en Préveza en 1538.

<sup>28</sup>THOMPSON, I. A. A.: “Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI”, *Manuscrits. Revista d’Història Moderna*, 24 (2006), p. 106.

“Madera de toda suerte y tablazón, tablazón de pino, guarnimientos de hierro, [...], estopa y hierro, alquitrán, [...], cadenas de forzados, [...], velas de cotoninas hechas, dados de bronce para botijas, [...], artillería, arcabuces, pólvora, picas y mechas, [...], camisas y calzontes de tela hechos, botas para vino y para agua, almillas y bonetes de paño hechos, barriles, [...], brújulas y ampollitas de marear, cáñamos para la jarcia, inclusas y martillos, [...], vino, bizcocho, harina, aceite...”

La relación continúa diciendo:

“Todas las susodichas cosas y cada un género de ellas [a continuación aparece rallado] son necesarias y forzosas para la provisión de armadas y ejércitos [fin del rallado] así por mar como por tierra, las cuales viniendo fuera del presente Principado y para la provisión de cualquier ejército o embarcación de Su Majestad son vistas del mismo género que las otras que vienen para la provisión de fábrica de galeras y por consiguiente han de ser por las mismas razones, han de ser, francas y libres de todo de derecho”.

Lo que se le dice y explica al rey –a propuesta de la Diputación– es que, dado que la mayoría de los materiales vienen de fuera y tienen como fin las galeras, lo ideal sería que estuviesen libres de cargas, como ya sucede con los materiales que sirven para aprovisionar las atarazanas, debido a que su coste es elevado y con ello se dificulta y encarece todo el proceso. El documento continúa haciendo también una extensa «relación de las cosas que son necesarias para la guerra» y vuelve a insistir con que:

“Son todas [cosas] muy necesarias y forzosas para la fábrica, arreo y mantenimiento de las galeras que se fabrican y han de fabricar en Barcelona, Tortosa y otras partes de este Principado, las cuales o parte de ellas las han de mandar traer de otras partes [...] sin las cuales no se pueden poner las dichas galeras [...]. En Málaga y otras partes de sus reinos podría Su Majestad mandar hacer esta labor [la construcción de galeras] y a menos costa que aquí en todo género de munición y como por lo dicho y por otras razones se pueden decir y se dará por memoria siempre que se pida y por supuesto que estas cosas no se mandan traer a esta ciudad sino con intento de la provisión real y de sus galeras y del amparo de sus habitantes y no para vender y se pide que viniendo y portando estas cosas a la presente ciudad, sea por los señores diputados tenidas y declaradas por propio uso del rey y [...] por la relación susodichas sean exentas y francas y libres de no pagar ningún derecho al General [...], que escritas en dicho libro hayan de entrar en las casas de las municiones que tiene Su Majestad en las Atarazanas y a cargo del mayordomo que dichas cosas tiene o tuviere a cargo a fin que en efecto se vea que aquellas sean y hayan de servir para el servicio real de sus galeras y armadas reales”<sup>29</sup>.

Resulta pues, un documento muy clarificador sobre las dificultades reales que suponía la fabricación a gran escala de las galeras en Barcelona y el Principado. La referencia a Málaga, la cual era una de las bases habituales de las galeras de España, vendría a confirmar lo que asegura Molina Heredia, y es que en Málaga había una importante fábrica de armas y de reparación de cañones y arcabuces. Asimismo, la pólvora se obtendría de la cercana Sevilla

---

<sup>29</sup> AGS, Estado [E], leg. 319, f. 219. *Relación anónima encarda por la Diputación de lo que han menester las galeras*. Barcelona, 13 de septiembre de 1555.

y el plomo y el estaño, aunque procedían de Inglaterra, se tomaba por medio de las requisas que hacían a los barcos de contrabando inglés<sup>30</sup>.

Otro "material" del que también andaba escasa la Monarquía, era el humano. Como ya hemos hablado, las tripulaciones siempre fueron difíciles de completar, cosa especialmente seria para el caso de los remeros. Sin segmentos de población susceptibles de ser aplicados a ello, España, significativamente y a diferencia de Venecia y el Imperio otomano, fue la primera de las grandes potencias en emplear criminales en las galeras<sup>31</sup>. La escasez de remeros se agudizó ante la gran expansión de la flota que se inicia en esta década de 1560, que demandaba un incremento numérico de 8.000 a 25.000 y que condujo a diversas medidas para tratar de aumentar estos efectivos: las leyes se endurecieron progresivamente, sobre todo las que reprimían a vagabundos y gitanos; el sistema judicial fue manipulado e, incluso, pasaron a España delincuentes neerlandeses. La falta de remeros fue un gran obstáculo a la expansión de las galeras y supuso un límite a la expansión de la flota española<sup>32</sup>.

Por otro lado, la construcción naval era un proceso lento, pues se tenía que esperar a que la madera cortada se secase para poder emplearla. Sin embargo y a pesar de las técnicas tradicionales de construcción de galeras, puede que durante el reinado de Felipe II se introdujera una notable innovación, la cual, si así finalmente se confirmara, haría del arsenal barcelonés uno de los más adelantados de Europa. Y es que según una relación de 1586 que describe la atarazana, se menciona que la madera de roble se mantenía en un foso<sup>33</sup>, asimismo el relato de la visita del rey durante las cortes de 1585, donde presenció la botadura de dos galeras, también se dice que el monarca inspeccionó los trabajos que allí se hacían y que se dirigió al foso para observar "la forma en que se colocaba en el agua la madera de roble". Lo cual, según Goodman, sugiere que se empleaba un proceso de curado en agua, un método más rápido de eliminación de savia superflua y humedad que el método natural de secado en aire; el agua del foso entraría en los poros de la madera disolviendo la savia y obligándola a salir, después de lo cual se podría la madera a secar<sup>34</sup>.

A pesar de todas las dificultades mencionadas, gracias a la política real, a la subvención de la Iglesia y a la gestión del virrey García de Toledo, las Atarazanas Reales de Barcelona empezaron a tener una actividad febril, especialmente a partir 1561, la cual cosa no dejaba de inquietar a sus rivales, especialmente a Francia. Así escribía el obispo de Limoges:

"En todas partes se construyen y habilitan [galeras] con diligencia, y nuevamente se han cortado más de 4.000 pies de pinos y abetos con destino a Cataluña y reinos vecinos, para

---

<sup>30</sup>MOLINA HEREDIA, JOSÉ M<sup>a</sup>.: "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 PADRELLS NADAL, JESÚS y HINOJOSA MONTALVO, JOSÉ R. (coords.): *1490, en el umbral de la modernidad: el Mediterráneo europeo y las ciudades en el tránsito de los siglos XV-XVI*, vol. II, Valencia, Generalitat Valenciana, 1994, pp. 403-422.

<sup>31</sup> La legislación que sentenciaba criminales a las galeras data de fines del siglo XV. Sobre ello véase HERAS SANTOS, JOSÉ L. DE LAS: "Los galeotes de los Austrias: La penalidad al servicio de las armadas", *Historia Social*, 6 (1990), pp. 127-140.

<sup>32</sup>THOMPSON, I. A. A.: "Las galeras...", p. 107.

<sup>33</sup> AGS, GYM, leg. 195, f. 14, Relación del estado en que están la madera y demás materiales que hay en las Atarazanas de Barcelona. Barcelona, 20 de enero de 1586.

<sup>34</sup>GOODMAN, DAVID: *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II*, Madrid, Alianza, 1990, pp. 125-126.

satisfacer sus necesidades, además de las que se construyen en Nápoles y Sicilia, habiendo llegado maestros y obreros de Génova, algunos de nuestra Provenza”<sup>35</sup>.

### **De Djerba a Malta.**

Como ya hemos mencionado, la Cristiandad y la Monarquía encadenaron sonoros fracasos en el Mediterráneo durante toda la década de 1550. Esta tendencia negativa parecía que iba a prolongarse a pesar del esfuerzo del nuevo rey por remediar la situación, pues a la estrepitosa derrota de Djerba, le siguió el desastre del naufragio de La Herradura y con ello se perdieron una cantidad de recursos humanos y materiales que tardarían años en poder recuperarse. Esta indefensión, no solo había desmoralizado a los cristianos, sino que había envalentonado a los corsarios, que aún en invierno proseguían con sus razias, lo que provocó que todas las costas de España e Italia estuvieran en alerta. Además, con la llegada de cada verano se esperaba también la llegada de la gran y temida flota turca y es durante estos años que los correos, los rumores y las informaciones al respecto no dejan de circular: el virrey de Nápoles tenía informaciones de que el siguiente ataque turco iba a caer en La Goleta<sup>36</sup>; cosa que también le confirmaba su embajador en Viena el conde Luna: “De Constantinopla ha tenido aviso el Emperador [...] como el Turco armaba ciento y veinte galeras, las cuales estarían a punto para poder venir a la empresa de La Goleta”<sup>37</sup>, aunque también se mencionaba como posibles objetivos Sicilia, Malta, Cerdeña o las Baleares.

A pesar de la alarma, la realidad, es que los otomanos ocupados ya en otros frentes, finalmente no atacaron, ni en 1561, ni en 1562, ni en 1563, ni en 1564, aunque siempre se les estaba esperando. Esos años de respiro para el Mediterráneo occidental resultaron cruciales: pues junto a la alarma sembrada, la progresiva aplicación de las reformas políticas y administrativas para las armadas mediterráneas y el trabajo de los reinos y sus astilleros construyendo galeras, propiciaron la recuperación hispánica.

Una parte importante de los fracasos de los años anteriores se debe a que las operaciones navales no eran el fruto de un plan de acción elaborado, sino consecuencias de la iniciativa de los virreyes o capitanes de las flotas. Y es que desde 1560 cuando el anciano Andrea Doria fallece, el título de capitán general de la Mar, había estado vacante. El rey no quería confiarle el cargo a Juan Andrea Doria, en parte por no estar a la altura de su tío, en parte por ser extranjero. Finalmente, consciente de la necesidad de dotar de un mando supremo a la flota y después de convencer a García de Toledo de que volviese a comandar galeras, el rey firmó las instrucciones en Barcelona el 10 de febrero de 1564 donde le otorgaba poderes y atribuciones iguales a las que Doria tuvo y que Juan de Austria tendría después de él<sup>38</sup>.

Una vez en el cargo, García de Toledo se ocupó de coordinar los preparativos para la defensa de las costas y los presidios norteafricanos; se encargó de suministrar las atarazanas y dictó ordenanzas para mejorar la disciplina en la flota. Una vez convencido de que la flota otomana no aparecería ese verano, decidió lanzarse a la toma del Peñón de los Vélez, perdido en 1522 y cuyos intentos posteriores por recuperarlo habían fracasado. El 29 de

---

<sup>35</sup>BRAUDEL, FERNAND: *El Mediterráneo*, vol. II, p. 480.

<sup>36</sup> AGS, E, leg. 1050, f. 124. Carta de Per Afán de Ribera virrey de Nápoles a Felipe II. Nápoles, 3 de septiembre de 1560.

<sup>37</sup> CODOIN, vol. XCVIII, pp. 189-192. Carta del Conde de Luna a Felipe II. Viena, 28 de diciembre de 1560.

<sup>38</sup> Las instrucciones las podemos encontrar en la *Colección Navarrete*, vol. III, ff. 7-8.

agosto zarpó de Málaga la flota al mando de Toledo compuesta de noventa y tres galeras formada por todas las escuadras de la Monarquía –catorce de García de Toledo, doce de las galeras de España, once de Nápoles y diez de Sicilia– y apoyada por las galeras de Portugal (ocho), Saboya (diez), Florencia (siete), Génova (dieciséis) y Malta (cinco) y con unos 16.000 soldados embarcados. El fuerte custodiado por una guarnición otomana, que se había ganado fama de inexpugnable se tomó el día 6 de septiembre sin demasiadas dificultades, después de una serie de calculadas operaciones de desembarco y bombardeo<sup>39</sup>. Así queda recogido el suceso en el *Dietari del Consell*:

“Aquest dia [18 de septiembre] lo virrei tramete una copia de una relació vinguda de Castella dient com lo penyal de Belas [Vélez] era estat pres per las galeres del rei nostre senyor. Es fortaleza important, placi a la divina bondat sia lo principi de subjugar la Barbaria”<sup>40</sup>.

García de Toledo deshizo la armada y mandó una parte de las escuadras a limpiar de corsarios las costas de Valencia, Cataluña y la zona de Tetuán; él se fue a Sicilia a tomar posesión del virreinato y organizarlo como sede de la capitanía general de la Mar. Desde allí gestionaría y comandaría con éxito el gran reto que supondría el Socorro de Malta de 1565, el cual supondría un antes y un después en la guerra en el Mediterráneo, alcanzando su punto álgido en 1571 con la batalla de Lepanto.

### **Conclusiones.**

Con 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 frenar el avance turco sobre las aguas cristianas. Objetivo que, a la luz de los hechos, podemos afirmar que se llegó a cumplir a duras penas, porque, aunque después de Lepanto el Mediterráneo occidental y central quedó bajo la órbita cristiana, 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 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. Por lo que ambas partes se avinieron a negociar secretamente para guardar las apariencias y manteniendo cada uno el discurso de defensor de la fe, una serie de treguas que acabaron siendo de facto una paz duradera que puso fin al enfrentamiento activo y permitió a ambos contendientes poner el foco de atención en sus otros frentes<sup>41</sup>.

A pesar de lo que podemos definir como un éxito a medias, no hay que dejar de reseñar la importancia que tuvo para la toda la Cristiandad poder frenar el avance otomano, objetivo que se sentía inalcanzable tan solo unas décadas antes. Es por ello que se debe poner de relieve los primeros años de la década de 1560, cuando la Corona finalmente, no

---

<sup>39</sup>FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO: *Historia de la Armada...*, vol. II, pp. 63-71. Documentos sobre la conquista del Peñón de Vélez se pueden consultar en CODOIN, vol. XXVII, pp. 398-574.

<sup>40</sup> DACB, vol. V, p. 37.

<sup>41</sup>RODRÍGUEZ SALGADO, MARÍA JOSÉ: *Felipe II, el “Paladín de la Cristiandad” y la paz con el Turco*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2004.

solo logra poner su atención sino también volcar sus recursos en el mediterráneo. El rey encontró en García de Toledo la persona ideal para liderar el proyecto, primero en su papel como virrey de Cataluña y más tarde en su papel dual como capitán general de la Mar y virrey de Sicilia. Él es quien simboliza a la perfección el esfuerzo de dicha recuperación naval. Sus decisiones como virrey en Cataluña en lo tocante a la supervisión de las atarazanas y la construcción de galeras, marcaron la pauta a seguir por sus sucesores en los años venideros. Años en los que Barcelona, por su rol de principal astillero de la Monarquía, jugó un papel protagonista e indispensable a pesar de que la atención se concentrara a cientos de leguas de ella, en lugares tan lejanos como Malta o Lepanto.

Por otro lado, la guerra en el Mediterráneo pone de relieve la capacidad de la maquinaria político-administrativa-militar de la Monarquía y además demuestra el gran instrumento integrador que resultaba la guerra mediterránea. Puesto que tanto los distintos territorios del rey, como los de sus aliados Portugal, Saboya, Génova, Parma, Mantua, Florencia, los Estados Papales, Urbino y Malta, se mostraron totalmente interdependientes y de un modo u otro –ya sea con navíos, materiales, soldados, vituallas o información–, colaboraron en ella. Y es que el gran despliegue que en la década de 1560 empezó a llevar Felipe II en el Mediterráneo fue una gran empresa “monárquica”, un asunto en el que el rey requirió la cooperación y coordinación tanto de sus territorios como de sus gentes mediterráneas. Dicha colaboración resulta especialmente notable para el caso de Cataluña, pues su posición como sede del principal astillero del rey, le hicieron asumir una carga para la cual el Principado, no estaba preparado y parece ser que tampoco capacitado. Cataluña y las Atarazanas Reales de Barcelona no podían por si solas, trabajar al nivel que el rey exigía: le faltaban la gran mayoría de los materiales, no tenía suficientes trabajadores, ni tampoco podían armar los buques o llenarlos de la tripulación y víveres necesarios.

Tal como defiende Thompson, resultará una empresa conjunta de la Monarquía de una forma en que no lo serán las guerras que décadas después, empezarán a librarse en el Atlántico y en el norte de Europa, las cuales arrebatarán el protagonismo al conflicto que hasta entonces se desarrollaba en el sur. Las varias fases de la guerra en el Mediterráneo plantearon demandas diferentes, pero también ofrecieron un abanico de oportunidades y beneficios, particularmente a Cataluña, Nápoles y Sicilia, lugares donde hemos visto se construían y reparaban la gran mayoría de las galeras y donde la Monarquía desembolsó –aunque siempre con atraso– grandes cantidades de dinero. Sólo entre 1560 y 1565, se gastaron 500.000 ducados construyendo galeras en las *drassanes* de Barcelona y otros 400.000 ducados se gastaron en Nápoles y Sicilia. Y es que, en su momento álgido, la construcción de galeras daba trabajo a seiscientos o setecientos hombres en Barcelona. El período de 1560-1570 comportó para Cataluña una excepcional actividad económica al margen de las cargas fiscales tramitadas en Cortes<sup>42</sup>. Por lo que podemos a su vez afirmar que la recuperación naval hispánica resultó una época de crecimiento económico para el Principado y la ciudad de Barcelona.

---

<sup>42</sup>THOMPSON, I. A. A.: "Las galeras...", p. 121.