

MONARQUÍAS EN CONFLICTO

LINAJES Y NOBLEZAS EN LA ARTICULACIÓN DE LA MONARQUÍA HISPÁNICA

José Ignacio Fortea Pérez, Juan Eloy Gelabert González,
Roberto López Vela, Elena Postigo Castellanos
(Coordinadores)

Fundación Española de Historia Moderna – Universidad de Cantabria

**MONARQUÍAS EN CONFLICTO
LINAJES Y NOBLEZAS EN LA ARTICULACIÓN
DE LA MONARQUÍA HISPÁNICA**

José Ignacio Fortea Pérez, Juan Eloy Gelabert González,
Roberto López Vela, Elena Postigo Castellanos
(Coordinadores)

Fundación Española de Historia Moderna – Universidad de Cantabria

2018

© Los autores.

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

EDITORES: José Ignacio Fortea Pérez, Juan Eloy Gelabert González, Roberto López Vela, Elena Postigo Castellanos.

COLABORADORES: M^a José López-Cózar Pita y Francisco Fernández Izquierdo.

ISBN: 978-84-949424-1-9 (Obra completa)

978-84-949424-2-6 (Comunicaciones)

Imagen de cubierta: - “Puerto con Castillo”, Paul Bril (hacia 1601).

© Archivo Fotográfico Museo Nacional del Prado (Madrid).



Edición patrocinada por el Gobierno de Cantabria, Dirección General de Cultura



XV Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna.

DIRECTORES

José Ignacio Fortea Pérez (Universidad de Cantabria), Juan Eloy Gelabert González (Universidad de Cantabria), Roberto López Vela (Universidad de Cantabria), Elena Postigo Castellanos (Universidad Autónoma de Madrid).

SECRETARIOS

Oscar Lucas Villanueva (Universidad de Cantabria), Juan Díaz Álvarez (Universidad de Oviedo), M^a José López-Cózar Pita (Fundación Española de Historia Moderna).

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) • Dr. Máximo García Fernández (Universidad de Valladolid) • Dr. Antonio Jiménez Estrella (Universidad de Granada)

Todos los trabajos contenidos en este volumen han sido sometidos a una evaluación doble ciega, tanto en su fase de propuesta, como en la redacción del texto definitivo, de acuerdo a los criterios de excelencia académica establecidos por la Fundación Española de Historia Moderna y la Universidad de Cantabria.

EVALUADORES

Rosa Alabrús Iglesias (Universidad Abad Oliba)
Joaquim Albareda (Universidad Rovira i Virgili)
Armando Alberola Roma (Universidad de Alicante)
Francisco José Alfaro Pérez (Universidad de Zaragoza)
Marina Alfonso Mola (UNED)
Izaskun Álvarez Cuartero (Universidad de Salamanca)
Fernando Andrés Robres (Universidad Autónoma de Madrid)
Francisco Andújar Castillo (Universidad Universidad de Almería)
Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera (Universidad de Cantabria)
David Bernabé Gil (Universidad de Alicante)
Mónica Bolufer Peruga (Universidad de Valencia)
Miguel Ángel de Bunes Ibarra (CSIC)
Manuel Bustos Rodríguez (Universidad de Cádiz)
Carlos J. de Carlos Morales (Universidad Autónoma de Madrid)
Adolfo Carrasco (Universidad de Valladolid)
Juan Manuel Carretero Zamora (Universidad Complutense)
Hilario Casado Alonso (Universidad de Valladolid)
Ana Crespo Solana (CSIC)
Jaume Danti i Riu (Universidad de Barcelona)
Miguel Deya Bauzá (Universidad de las Islas Baleares)
Juan Díaz Álvarez (Universidad de Oviedo)
Isabel Enciso Alonso-Muñumer (Universidad Rey Juan Carlos)
Antonio Espino López (Universidad Autónoma de Barcelona)
Amparo Felipe Orts (Universidad de Valencia)
Camilo Fernández Cortizo (Universidad de Santiago de Compostela)
Francisco Fernández Izquierdo (CSIC)
Alfredo Floristán Imízcoz (Universidad de Alcalá de Henares)
José Ignacio Fortea Pérez (Universidad de Cantabria)
Ricardo Franch Benavent (Universidad de Valencia)
Gloria Franco Rubio (Universidad Complutense)
Enrique García Hernán (CSIC)
Bernardo José García García (Universidad Complutense)
Juan Eloy Gelabert González (Universidad de Cantabria)
Javier Gil Puyol (Universidad de Barcelona)
José Luis Gómez Urdáñez (Universidad de la Rioja)
Miguel Fernando Gómez Vozmediano (Universidad Carlos III)
Jesús Manuel González Beltrán (Universidad de Cádiz)

David González Cruz (Universidad de Huelva)
José Antonio Guillén Berrendero (Universidad Rey Juan Carlos)
José Luis de las Heras Santos (Universidad de Salamanca)
Antonio Irigoyen López (Universidad de Murcia)
Antonio Jiménez Estrella (Universidad de Granada)
Félix Labrador Arroyo (Universidad Rey Juan Carlos)
Ramón Lanza García (Universidad Autónoma de Madrid)
Virginia León Sanz (Universidad Complutense)
Manuel Lobo Carrera (Universidad de Las Palmas de G.C.)
Amparo López Arandía (Universidad de Extremadura)
María López Díaz (Universidad de Vigo)
Roberto López López (Universidad de Santiago de Compostela)
Ana Isabel López Salazar Pérez (Universidad Complutense)
Roberto López Vela (Universidad de Cantabria)
Óscar Lucas Villanueva (Universidad de Cantabria)
David Martín Marcos (Universidade Nova de Lisboa)
Carlos Martínez Shaw (UNED)
José Antonio Martínez Torres (UNED)
Miguel Ángel Melón Jiménez (Universidad de Extremadura)
Víctor Ángel Mínguez Cornelles (Universidad Jaume I)
Ana Morte Azim (Universidad de Zaragoza)
María Eugenia Mozón Perdomo (Universidad de La Laguna)
Fernando Negredo del Cerro (Universidad de Carlos III)
Juan Francisco Pardo Molero (Universidad de Valencia)
Magdalena de Pazzis Pi Corrales (Universidad Complutense)
Pablo Pérez García (Universidad de Valencia)
Rafael M. Pérez García (Universidad de Sevilla)
María Ángeles Pérez Samper (Universidad de Barcelona)
Guillermo Pérez Sarrión (Universidad de Zaragoza)
Primitivo Pla Alberola (Universidad de Alicante)
Julio Polo Sánchez (Universidad de Cantabria)
Charo Porres Marijuan (Universidad del País Vasco)
Elena Postigo Castellanos (Universidad Autónoma de Madrid)
Marion Reder Gadow (Universidad de Málaga)
Ofelia Rey Castelao (Universidad de Santiago de Compostela)
Joana Ribeirete Fraga (Universidad de Barcelona)
Antonio José Rodríguez Hernández (UNED)
Saulo Rodríguez (Universidad de Cantabria)
José Javier Ruiz Ibáñez (Universidad de Murcia)
José Ignacio Ruiz Rodríguez (Universidad de Alcalá de Henares)
Pegerto Saavedra Fernández (Universidad de Santiago de Compostela)
María del Carmen Saavedra Vázquez (Universidad de Santiago de Compostela)
José Antonio Salas Auséns (Universidad de Zaragoza)
Julio Sánchez Gómez (Universidad de Salamanca)
Francisco Sánchez Montes (Universidad de Granada)
Miguel Ángel Sánchez García (Universidad de Cantabria)
Javier de Santiago Fernández (Universidad Complutense)
Porfirio Sanz Camañes (Universidad de Castilla – La Mancha)
Margarita Serna (Universidad de Cantabria)
José Ángel Sesma Muñoz (Universidad de Zaragoza)
Hortensio Sobrado Correa (Universidad de Santiago de Compostela)
Enrique Solano Camón (Universidad de Zaragoza)
Fernando Suárez Golán (Universidad de Santiago de Compostela)
Antonio Terrasa Lozano
Margarita Torremocha Hernández (Universidad de Valladolid)
Javier Torres Sans (Universidad de Gerona)
Jesús María Usunáriz Garayoa (Universidad Pública de Navarra)
Bernard Vicent (EHES)
Jean Paul Zuñiga (EHES)

UNA GALEOTA PARA EL REY: UN EPISODIO DE LA PARTICIPACIÓN DEL REINO DE MALLORCA EN LA GUERRA DE LOS TREINTA AÑOS (1637-1642)

MIGUEL GABRIEL GARÍ PALLICER

m.gari@uib.es

Universidad de les Illes Balears (UIB)-Instituto de Estudios Hispánicos en la Modernidad (IEHM)

Resumen: El papel del Reino de Mallorca durante la Guerra de los Treinta Años se ha ligado a las levadas y el corso. La presente comunicación tiene por objetivo analizar una expresión más del apoyo de Mallorca a la Monarquía. En concreto, se tratará la construcción de una galeota en la atarazana de Palma de Mallorca durante el quinquenio 1637-1642. El texto trata de vincular la guerra con las dinámicas económicas, políticas y sociales de esta población mediterránea.

Palabras clave: Época moderna, Guerra de los Treinta Años, historia militar, construcción naval.

Abstract: Majorcan kingdom's participation in the Thirty Years' War has been reduced to military drafts and plunder. This communication aims to analyse another contribution made by Majorca to Spanish Monarchy. In particular a vessel construction carried on in the Palma de Mallorca's dockyard between 1637 and 1642. The text tries to link the war with economics, politics and social local dynamics.

Key words: Early Modern Age, 30 years' war, military history, naval construction.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como objetivo exponer uno de los servicios hechos por el Reino de Mallorca a la Monarquía en el contexto de la Guerra de los Treinta Años. En concreto, se aborda la construcción de una galeota destinada a la armada real en las atarazanas de Palma de

Mallorca¹. A partir de este episodio, se pretende conocer cómo se gestó la construcción y cómo se llevó a cabo. En última instancia se trata de vincular la guerra y el mar con las dinámicas económicas, políticas y sociales de la ciudad².

Las actividades desarrolladas en las atarazas de Palma, un enclave fundamental de las ciudades portuarias, no ha recibido en este ámbito el mismo tratamiento que en otros lugares del Mediterráneo³. En el caso palmésano su estudio se reduce al periodo medieval⁴. A pesar de que en la capital mallorquina no existiera una infraestructura comparable a las atarazanas de otros puertos, sí se aprecia una actividad de construcción naval relevante en número⁵. Una de las pocas fuentes directas sobre el funcionamiento de la atarazana en el momento de la construcción es el mapa de la ciudad de Antoni Garau de 1644⁶. En éste vemos una serie de naves varadas en tierra en la zona situada entre la Puerta del Muelle y la Plaza de la Lonja y tres naves de reducido calado y sin velamen en el lugar que ocupa actualmente la plaza de las *drassanes*. En esta zona de la ciudad, ya desde la Edad Media, tenían sus obradores y talleres muchos menestrales relacionados con la construcción y reparación de navíos que constituían una infraestructura viva y capaz de construir embarcaciones⁷. Estos elementos tuvieron continuidad durante los siglos posteriores. La intensidad de esta relación perdura todavía en la toponimia de calles y plazas como las de los remolares, boteros, apuntadores o la misma Plaza de las *drassanes*⁸. A partir de la imagen de una alta ocupación en los tarazanales que ofrece el plano de Garau, se considera que la actividad se

¹ Se menciona en Josep Juan Vidal, *Felipe IV y Mallorca. Los servidores del rey*, Palma, El Tall, 2014, p. 58.

² Se trata de una línea de investigación que está siendo muy desarrollada en el ámbito Atlántico. Por ejemplo en Jesús Á. Solórzano Telechea, *et alii*, (eds.), *Las sociedades portuarias de la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2016 o Amélia Polónia y Ana Rivera Medina (ed.), *La gobernanza de los puertos atlánticos. Siglos XIV-XX*, Madrid, Casa de Velázquez, 2016.

³ Por ejemplo, Fabrizio Filioli y Gaetano Sabatini, “Análisis de algunos capítulos del presupuesto del Reino de Nápoles en materia de marina en el siglo XVII”, en Ángel Galán Sánchez y Juan M. Carretero Zamora, *El alimento del estado y la salud de la Res Publica: orígenes, estructura y desarrollo del gasto público en Europa*, Málaga, Universidad de Málaga, pp. 431-458, Fabrizio Filioli, “El Estado Pontificio como *Fiscal-Military State*: consideraciones económicas, financieras y sociales sobre el armamento de galeras en los siglos XVI y XVII”, *Tiempos Modernos*, 33, 2016, pp. 346-373, Marcel Pujol Hamelink, “La construcción naval y la navegación bajomedieval en la Corona de Aragón: un estado de la cuestión”, *Índice Histórico Español*, 130, 2017, Jean-Claude Hocquet, “L’Arsenal de Venise. Créations, modernisations, survie d’une grande structure industrielle”, *Dix-septième siècle*, 2011, 253, pp. 627-638, Luca Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milán, Selee, 2003, André Zysberg, “L’arsenal cité des galères à Marseille au siècle de Louis XIV”, *Dix-septième siècle*, 2011, 253, pp. 639-656.

⁴ Como ejemplos podemos citar las siguientes obras: Antoni Pons Pastor, *Historia del Reino de Mallorca. El mar: instituciones, cultura y costumbres*, Palma, Gráficas Miramar, 1970, pp.42-45 y pp.65-69, Pau Cateura Bennàsser, “Las instalaciones portuarias de la Ciudad de Mallorca (1300-1350)” en *XIII Congrès d’Història de la Corona d’Aragó*, Palma, IEB, 1989, pp. 50-55, Maria Barceló Crespi, *La ciudad de Mallorca. La vida cotidiana en una ciudad mediterránea medieval*, Palma, Lleonard Muntaner, 2006, pp. 105-108, Jaume Sastre Moll y Maria Llompart Bibiloni, *La tesorería del Reino de Mallorca durante su época de esplendor*, Palma, Edicions UIB, 2008, pp. 31-33, Guillem Morro Veny, *La marina medieval mallorquina (1250-1450)*, Palma, Documenta Balear, 2009, pp.191-194 o Antonio Ortega Villoslada, *La marina mercante medieval y la Casa de Mallorca: entre el Mediterráneo y el Atlántico*, Lérida, Pagès Editors, 2015.

⁵ Diego Zaforteza Musoles, *La Ciudad de Mallorca. Ensayo histórico-toponímico, Edición facsímil*, Palma, Ajuntament de Palma, 1989, p. 115. Una prueba de una construcción en el lugar aparece en el plano de Antoni Verger de 1596. En el plano de José Castejón de 1682 se cita una “plataforma de las atarazanas” sin que se pueda precisar si se trata de una edificación o un espacio cerrado. Juan Tous Meliá, *Palma a través de la cartografía (1596-1902)*, Palma, Ajuntament de Palma, 2002, pp.36 y 58.

⁶ Juan Tous, *Palma a través...*, *op. cit.*, pp. 36 y 58.

⁷ Jaume Sastre Moll y María Llompart Bibiloni, *La tesorería del Reino...*, *op. cit.*, pp. 31-38.

⁸ Maria Barceló Crespi, *La ciudad de Mallorca...*, *op. cit.*, p. 107

reducía a la construcción y reparación de pequeños barcos pesqueros⁹. Por ello, las naves de mayor calado utilizadas por la flota corsaria mallorquina en la segunda mitad del siglo XVII se compraron en grandes astilleros como los de Ámsterdam, Londres o Marsella¹⁰.

La construcción de la galeota se integra plenamente en las problemáticas de la Monarquía Hispánica del contexto de 1637-1640¹¹. Los mallorquines participaron en las campañas de los Pirineos e Italia durante los años '30 del siglo XVII y, desde 1640, contra catalanes y portugueses sublevados¹². La galeota fue una herramienta demandada por la monarquía para, en origen, hacer frente a las embarcaciones francesas en el Mediterráneo que, finalmente, acabó siendo utilizada para enfrentar la revuelta catalana tras los sucesos de 1640. Las necesidades bélicas activaron todos los mecanismos posibles para extraer recursos, hombres, alimentos y naves, de la isla y, a la vez, crearon incentivos económicos¹³. La construcción naval fue otro de los efectos económicos de la guerra. Así, en el periodo 1636-1640 se ha detectado, por lo menos, la construcción de dos galeotas, por iniciativa real la primera y mixta real y regnícola la segunda, y de una saetía por iniciativa privada¹⁴.

LA GALEOTA

La definición de galeota es la de un barco de remos de menor tamaño que la galera¹⁵. Solían tener entre 13 y 24 bancos por banda, sólo un remero en cada banco y únicamente un palo¹⁶. Desde el siglo XVI su uso en Mallorca fue decreciendo en favor de otro tipo de embarcaciones como la saetía o el bergantín¹⁷. En realidad, en la primera mitad del siglo XVII la

⁹ Joan Alemany Llovera, *Els grans ports de les Balears: Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa, La Savina*, Barcelona, Lunweg, 2001 o Guillem Morro Veny, *La marina medieval...*, op. cit., p. 193.

¹⁰ Jerònia Pons Pons, *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*, Palma, El Tall, 1996, p. 69 y Vicenç Rosselló Verger, "Cartografia i navegació dels segles XVI i XVII" en Anthony Bonner y Francesc Bujosa Homar (Dir.), *Història de la ciència a les Illes Balears*, Vol. II, Palma, Govern de les Illes Balears, 2006, p.219.

¹¹ María de Pazzis Pi Corrales, "La armada en el siglo XVII", en José Alcalá-Zamora y Ernest Belenguier Cebriá (Coords.), *Calderón de la Barca y la España del Barroco*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2001, pp 131-155 y Fernando Negrodo del Cerro, *La Guerra de los Treinta Años, Una visión desde la Monarquía Hispánica*, Madrid, Síntesis, 2016, pp.229 y ss.

¹² Gonçal López Nadal, "Notes sobre la revolta catalana i Mallorca", *BSAL*, 38, 1978, Arthur F. Peterson, *War, politics and the Kingdom of Mallorca. 1621-1641*, Michigan, University Microfilms International, 1979, Jaume Serra Barceló, "Mallorca i la Unió d'armes: primeres aportacions", *Randa*, 18, 1985, Ubaldo Casanova Todolí, *Aproximación a la historia mallorquina del siglo XVII*, Salamanca, Amarú ediciones, 2004 y Josep Juan Vidal, *Felipe IV y Mallorca...*, op. cit. : María Salas Benedito, "Don alfonso de Cardona y Borja. De Virrey de Mallorca a Marqués de Castelnuovo", *Tiempos modernos*, 34, 2017.

¹³ Sobre el papel del enfrentamiento con Francia iniciado en 1636 y la revuelta catalana de 1640 como incentivo para el desarrollo del corso mallorquín ver Gonçal López Nadal, *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània occidental. 1652-1698: un comerç forçat*, Palma, Ajuntament de Palma, 1986, pp. 16-19 y Eloy Martín Corrales y Gonçal López Nadal, "Entre iniciativa privada y el escalafón de la armada: los corsarios de las Baleares", en Miguel Deyá Bauzá (dir.), *1716: el final del sistema foral de la Monarquía Hispánica*, Palma, Leonard Muntaner, 2018.

¹⁴ La construcción del bergantín fue impulsada por el castellanense Pere Vesiano y Agustí Antoni Cortés, aunque, posteriormente, se unieron otras personas. Onofre Vaquer Bennàsser, *El comerç marítim de Mallorca a la primera meitat del segle XVII*, Palma, El Tall, 2017, p. 49.

¹⁵ Antonio de Capmany, *Memorias históricas de la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona, Barcelona, vol. I, 1961-1963, p. 52.

¹⁶ Aunque podían llegar a tener tres palos. Juan Pou Muntaner, "La marina en Mallorca", en Joan Mascaró Pasarius, *Historia de Mallorca*, vol. VI, Palma, Esago, 1972, pp.207-343.

¹⁷ Onofre Vaquer Bennàsser, *El comerç a Mallorca a la segona meitat del segle XVI*, Palma, El Tall, 2007, p. 44

galeota era una embarcación que seguía en uso, tanto para el comercio como para la práctica del corsarismo¹⁸.

De la galeota que se construye en la documentación, no conocemos el nombre ni el patrón que la llevó a Valencia ni a Tarragona, ni el tamaño exacto, ni qué cargamento, tripulación o armamento tenía. A pesar de ello, mediante alguna referencia que aparece en el documento se puede intentar saber cómo era aproximadamente. En la compra de 122 remos hecha en Nápoles, se especifica que eran para las dos galeotas que se construían en las atarazanas. Por lo tanto, sería una nave de gran tamaño y que debía precisar un número importante de galeotes y remeros. Sabemos, además, que tenía un solo palo y trinquete. La nave estaba revestida de color negro, tenía castillo en la popa donde se situaba una imagen esculpida.

La galeota se debía financiar, en principio, con dinero del Real Patrimonio. En concreto, se utilizaron dos fuentes relacionadas: el fondo de fortificación y el derecho de leuda¹⁹. La mayor parte del dinero procedió del fondo de la fortificación. Ese dinero que, originariamente se debía usar en exclusiva para acabar las obras y mantenimiento murallas y torres de defensa, sirvió para hacer frente a necesidades urgentes de numerario para compras de cereal o levas en el Reino, entre otros usos²⁰. En realidad, las excepciones a las normas de uso del fondo de la fortificación fueron numerosas pero entre ellas no se menciona la construcción de la galeota²¹. En 1644 el veedor de la fortificación, Gregori Oleza, presentó al virrey sus dudas respecto al uso de los fondos para pagar un palo de la nave tomado de una nave inglesa²². El virrey Lope de Francia autorizó su empleo para pagar los trabajos y gastos ocasionados en la fabricación de la nave²³.

Para hacer frente a los gastos y a la posibilidad de construir una nueva galeota, se utilizó otro medio de financiación. En concreto, se incrementó el impuesto de la leuda a los mercaderes franceses que importaran productos al reino hasta el 10%²⁴. Esta medida ya había sido utilizada en la isla en el proyecto inconcluso de armar dos galeras en 1534²⁵. Además, las autoridades locales, también, fueron presionadas para abonar la construcción de la otra galeota²⁶.

Sobre la trayectoria de la embarcación no se conoce más de lo que se deduce por la documentación y el contexto, ni siquiera su nombre. La preocupación por hacer reparaciones en

¹⁸ En 1637 el rey ordenó que el envío galeotas, saetías y bergantines a Cataluña por ser naves adecuadas para el corso. Gonçal López Nadal, “La participació del cors mallorquí a la desfeta de la revolta de Catalunya. 1637-1655”, *BSAL*, 36, 1978, pp. 247-248. Durante todo el siglo XVII la galeota perdió protagonismo frente a otras embarcaciones de pequeño tonelaje como la tartana, el bergantín, la saetía o la barca. Onofre Vaquer Bennàsser, 2017, p. 45 y Andreu Bibiloni Amengual, *Mercaders i navegants a Mallorca durant el segle XVII*, Palma, El Tall, 1992, p. 152.

¹⁹ José F. Conrado Villalonga, *La procuración real en Mallorca*, Palma, Consell Insular de Mallorca, 1991, p. 57.

²⁰ Ubaldo Casanova Todolí, *Aproximación a la...*, *op. cit.*, pp. 30-42.

²¹ Ubaldo Casanova Todolí, “Algunas anotaciones sobre el sistema defensivo de Mallorca en el siglo XVII: el fondo de la fortificación”, *Estudis: revista de historia moderna*, 12, 1986, pp. 97-124.

²² ARM, RP 2155, ff. 91r-93r.

²³ En 1644, fecha de la orden virreinal para usar el dinero de la fortificación en la galeota, no se registran pagos por este concepto en el libro de la fortificación. Arxiu del Regne de Mallorca [ARM], Real Patrimonio [RP] 2519.

²⁴ En 1645 los jurados de la ciudad protestaron ante el virrey su aplicación porque se intentaba gravar también la importación de cereal. El objetivo original del impuesto era financiar la galeota y construir un hospital en Menorca. ARM, Suplicacions 69, f. 169r.

²⁵ Miguel J. Deya Bauzá, “Prolegómenos y ecos de la conquista de Túnez en Mallorca”, en Enrique García Hernán y Davide Maffi (eds.), *Estudios sobre guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*, Valencia, Albatros, 2017, pp. 194-199.

²⁶ En 1640 los jurados señalaban que se habían gastado 8.000 libras en la construcción de una galeota. No sabemos si podría tratarse de la misma galeota o por el contrario se iniciaba un programa de construcción de embarcaciones con fondos reales y regnícolas. Gonçal López Nadal, “La participación del cors...”, *op. cit.*, p. 257.

1640 y el envío a Valencia puede estar vinculada a la orden real de armar una armada mallorquina formada por dos tartanas y un bergantín para capturar una saetía francesa avistada en las costas valencianas²⁷. Sabemos, también, que en diciembre de 1642 la galeota pasó hacia Tarragona como otras tantas embarcaciones mallorquinas por las mismas fechas y que en 1644 volvió a la isla para ser reparada.

Los gastos de las obras y otras informaciones relacionadas con la galeota quedaron registrados en un libro de 94 folios que actualmente se conserva en el *Arxiu del Regne de Mallorca*. El documento está escrito en castellano hasta el 21 en que la lengua del documento pasa a ser el catalán²⁸. Los pagos, que suman casi 10.000 libras distribuidas en 1.465 operaciones, siguen un mismo esquema semanal. Primero se pagaba a los que habían hecho jornales en la obra. A continuación se anotaban los pagos de los productos usados en la construcción de la galeota y el resto de gastos habituales en compras de vino y aguardiente. En un principio, se contabilizaban los gastos cada domingo, pero a partir del 17 de octubre de 1637 el recuento pasó a hacerse cada sábado. Al tratarse de una obra realizada por iniciativa real, los pagos eran validados con la autorización del gobernador o lugarteniente. Además, se hacía responsable de las cuentas al veedor de la fabricación Jaume Joan Ramis.

El documento se puede dividir en dos etapas. La primera se corresponde con el inicio de la construcción del barco el 10 de mayo de 1637 y acaba el 23 de agosto de 1638. En 1640 el barco volvió a Mallorca para ser reparado y llevarse a Valencia por orden real, lo que aconteció entre el 10 de noviembre de 1640 y el sábado 19 de enero de 1641²⁹. Durante la segunda etapa, que transcurrió en Porto Pi y no en la atarazana, tanto los materiales como los tipos de trabajos realizados se enfocaron en arreglar la cubierta, el palo mayor y el trinquete. En marzo de 1640 el escribano de la capitanía general, Joan Baptista Mir, dejó en uno de los almacenes de armas propiedad de las autoridades locales 56 quintales y 963 libras de red, 438 libras de cotonía, cáñamo, calderas, poleas, tallas, cazonetes, 197 paternósters y manillas para los remos³⁰. En diciembre de 1640 se recogió una parte de esos utensilios, mientras que el 6 de enero de 1641 el mismo notario recogió por orden virreinal piezas necesarias para zarpar como los arganeos, pieles, calderas y tallas³¹.

EL IMPACTO ECONÓMICO

Las cuentas totales registradas suman más de mil cuatrocientos pagos por un montante superior a las 9.000 libras, aunque en el recuento que hemos realizado esta cantidad desciende a algo más de 8.500 libras³². De estas cifras y la propia naturaleza de la construcción de una nave de esas características se deduce la implicación de mano de obra de sectores productivos diversos y de una infraestructura muy compleja para conseguir las materias primas.

A través de la tabla se aprecia que el mayor número de pagos se consignaron, por una parte, a la mano de obra especializada y, por otra, a la adquisición de madera. En una posición inferior del porcentaje del gasto aparecen los pagos a herreros por salarios y venta de clavazón y

²⁷ Gonçal López Nadal, “La participació del cors...”, *op. cit.*, p. 248.

²⁸ Es probable que se trate del notario Joan Baptista Mir, escribano de la capitanía general. En sus protocolos aparecen numerosas actas de negocios personales del virrey Cardona así como negocios vinculados con el Real Patrimonio. Vendió un árbol por 28 libras para la obra de la galeota.

²⁹ El título de esta parte del documento es “En la plana primera que se sigue se ha comenzado a assentar el gasto que se ofrezca en la galeota para poderse llevar a Valencia como su Magestad tiene mandado”. ARM, RP 2155, f. 20r.

³⁰ ARM, Extraordinaris de la Universitat [EU] 68, f. 145r.

³¹ ARM, EU 68, ff. 255r y 256r.

³² A partir de ARM, RP 2155.

herrajes. También es significativo el pago por el transporte y descarga de materiales. En el epígrafe otros se recogen un total superior a las 500 libras por pagos diversos. Entre ellos destaca el gasto derivado de la actividad del escultor Joan Antoni d'Oms, uno de los principales artífices mallorquines del siglo XVII, quien recibió 150 libras por el diseño y ejecución del faro de la popa de la galeota³³. Se le concedieron otras 3 libras por madera de chopo con la que esculpió doce caras en la popa. El escultor realizó la pieza en su taller desde donde se transportó hasta la atarazana. El resto de la madera se compró al doncel Pere Espanyol. La participación del escultor y del doncel como vendedores de esta madera muestra un ejemplo de la heterogeneidad de personas que estuvieron implicadas. Otro ejemplo de implicación de diversos sectores es el de los abonos a agentes implicados en la vigilancia de los procesos. Por ejemplo, al alférez Pere Antoni Mir por guardias en las reparaciones y al alguacil Joan Salleres por ir a acompañar a la cuadrilla que fue a cortar leñas a Puigpunyent.

Tabla 1.

Gastos en la construcción de la Galeota

Tipo de gasto	Pagos	% pagos	Libras	Sueldos	Dineros	% gasto
Construcción naval ³⁴	548	37	1.629	10	6	19
Madera ³⁵	545	37	3.873		7	45
Transporte	118	8	598	10	7	7
Hierro	81	6	844	15	3	10
Alimentación	79	5	223	13	4	4
Cuerda	26	2	295	18		4
Otros	22	2	531	16	11	6
Navegación	18	1	291	18	6	3
Piel	9	1	104	13		1
Tejido	8	1	35	17		0
Botas	5	0	25	14	8	1
Vigilancia	4	0	97	6	8	1
Alfarería	2	0	2	8		0
Total	1.465	100	8.553	163		100

Fuente. Elaboración propia a partir de ARM, RP 3155

La adquisición de la madera necesaria era una actividad muy compleja. Como se comprueba en el cuadro anterior, buena parte de los pagos se destinaron a este concepto. Más de doscientas operaciones sirvieron para pagar a las cuadrillas de aserradores. Por lo general, el trabajo al que se dedicaban era el de ir hasta los predios y talar los árboles necesarios, además de cortar madera en la atarazana. En este sector destacan Mateu Vila y Mateu Tauler, carpintero y botero, como jefes de todos los grupos. El tamaño de estas cuadrillas variaba. Por ejemplo, la que fue a Son Simonet estaba formada por catorce leñadores, la de Son Sant Joan por doce y la de Canyamel por seis aserradores oriundos del municipio de Artá. Únicamente se cita un trabajo

³³ Marià Carbonell Buades, "Els escultors barrocs de la família Oms: precisions biogràfiques i noves contribucions al catàleg", *BSAL*, 2007, pp. 93-120.

³⁴ Incluye los pagos a calafates y carpinteros de ribera.

³⁵ Incluye salarios de carpinteros y aserradores y los pagos de la adquisición de madera.

específico, el realizado por Miquel Mercer que cobró 2 libras por serrar los timones. Una labor fundamental era la de los carreteros que transportaban madera, vigas y leña desde los predios o zonas intermedias, como Son Tèrmens, Son Salas, Son Sunyer, la Font de la Vila o la Creu del Camí de Sóller, hasta el puerto. En este oficio destaca el papel de Pere Antoni Socias, quien aparece mencionado en 51 de los 76 viajes realizados. Parte de la madera, como la talada en Artá, se llevó al muelle de Palma en barco. La descarga de los materiales que llegaban al muelle desde el exterior o las maderas traídas por los carreteros y el transporte a los almacenes lo realizaban los arrieros. El mayor volumen de este trabajo lo llevaron a cabo tres miembros de la familia Cifre³⁶. Parte del material se colocó en el *carregador* de la atarazana, en la entrada desde el mar a la actual plaza de las *drassanes*, en almacenes situados en la propia plaza, en un almacén entre la Lonja y el Victigal y en la explanada frente al portal del mar de la catedral. Los remos comprados en Nápoles se guardaron en el bastión del muelle.

La compra de árboles y maderas para armar la nave era un proceso difícil en cualquier empresa de construcción naval³⁷. En la isla era complicado obtener leña y madera debido a la fuerte explotación agrícola y a la alta demanda que había de este producto por parte de muchas industrias³⁸. A pesar de ello, la mayor parte de la madera empleada en la construcción era originaria de Mallorca. A través de los pagos podemos conocer algunas de las características de la operación. Las maderas de pino, chopo, almez y encina se extrajeron de predios del término de la ciudad y de Bunyola, Puigpunyent y Esporlas, municipios próximos en la comarca de la Tramuntana, salvo en un caso en el que la madera se obtuvo en Artá en el nordeste de la isla³⁹. Los lugares en que más jornales hicieron los leñadores y trajineros fueron Son Sant Joan y Bellver, en el término de Palma, y Son Simonet de Esporlas. El valor de las maderas era variable. El pino, el almez y la encina se solían valorar en 2 libras, mientras que el olmo y el chopo tenían precios menores. Los vendedores de las maderas eran los propietarios de esos predios y, también algunos carpinteros. Personas de estos oficios vendieron maderas y otros objetos de ese material como listones, galochas, escalones, balaustres o pernos. Una parte de la madera fue importada. Es el caso de los pagos al ciudadano Joan Mir para la adquisición de 122 remos en Nápoles, junto con el viaje, los seguros, letras de cambio y derechos de exportación, y algunas redes y hierros, que, junto a algunos árboles de su predio de Son Forteza, sumaron más de 2.100 libras, constituyendo la partida más elevada de toda la contabilidad⁴⁰. Uno de los palos de la galeota se hizo con madera comprada al capitán inglés Guillermo Brandolí por 20 reales. Las otras menciones de importación de madera hacen referencia a tablas de Flandes vendidas por Antoni Garau por 25 libras y por el carpintero Bartomeu Sorell.

La consecución y trabajo de la madera eran los principales gastos. Como se ha comprobado, el principal era el referente a los salarios de calafatería y de los carpinteros de ribera⁴¹. En el caso de los calafates destaca la familia Gazá, que, por lo menos, desde finales del

³⁶ Arnau, Antoni y Miquel.

³⁷ David Goodman, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001, pp. 105 y ss. Alfredo J. Martínez González, “Los asentistas de maderas, relaciones contractuales para las Armadas Hispánicas (siglos XVII-XVIII)”, en Juan José Iglesias Rodríguez *et alii*, (coords.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015, pp. 1520-1525.

³⁸ Estos problemas aparecen mencionados en el caso de los vidrieros. Miquel Àngel Capellá Galmés, *Ars Vitriaria: Mallorca 1300-1700*, Palma, Edicions UIB, 2015, pp. 118-120.

³⁹ En concreto, del término de Palma se mencionan Son Sant Joan, Son Quint, Son Fuster y Bellver. De Puigpunyent aparecen Son Forteza y Son Nét, de Bunyola las posesiones de Barcelona y Son Montaner y de Esporlas Son Mas y Son Simonet. De Artá se extrajeron pinos en Canyamel.

⁴⁰ Joan Mir era el hombre más rico de Mallorca en aquél momento. Onofre Vaquer Bennàsser, *El comerç de Mallorca...*, *op. cit.*, pp. 126-128.

⁴¹ Sobre los procesos de construcción naval en el Mediterráneo ver Carla Rahn-Phillips, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, Alianza, 1991, pp. 88-89.

siglo XVI se dedicaban a ese oficio. El patriarca de la familia era Josep Gazá⁴². En total, aparecen once miembros de la familia trabajando en la galeota junto a otros siete calafates más. Para su trabajo era imprescindible la pega y brea comprada en Calviá que llegaba por vía marítima y el alquitrán y pega de Ibiza, adquirida con salvoconducto del virrey. En el caso de los carpinteros de ribera o *mestres d'aixa* el liderazgo se repartía entre las familias Camps y Gando. Entre ambas cobraron más de la mitad de los pagos totales hechos a los carpinteros de ribera.

Además de estos especialistas, destaca el trabajo de carpinteros. Entre las personas que se citan como pertenecientes a este gremio las hay que son citadas por más de un oficio. Así por ejemplo, encontramos individuos que eran tanto carpinteros como carpinteros de obra gruesa o aserradores⁴³. Los carpinteros trabajaban en la atarazana de noche y de día, en compañías de hasta 25 carpinteros, entre los cuales no figuran los carpinteros que ejercían en las obras de la fortificación⁴⁴. Como otros trabajadores, algunos de los carpinteros, además de trabajar, vendían materiales⁴⁵.

Otro sector muy presente en la construcción de la galeota es el del hierro. En este caso, se cuentan los herreros, torneros y fundidores proveedores de herraje y clavazón y de objetos de hierro y estaño. Hay una gran diversidad de objetos metálicos. En el documento se citan clavos dobles y simples, tuercas, brazuelos, anillas, cadenas, poleas, ganchos, punzones, chavetas, bisagras, barras, ollas, manillas, pestillos o la quilla de 340 kg⁴⁶. Una parte de todas las piezas de hierro y metal se importaron de Barcelona.

Junto a la madera y el hierro, se adquirieron muchos otros materiales. Para la galeota se utilizaron grandes cantidades de cuerda y esparto. En total son doce ventas hechas por tres cordeleros de hilo, driza y cuerdas usadas para trincar las jarcias, ligar los bancos o la antena del trinquete. El gremio de cordeleros vendió, además, varias cargas de estopa. Algunas cuerdas también se importaron de Barcelona. Uno de los gastos más elevados en el total fueron las 92 libras utilizadas para adquirir piezas de cuero para cubrir los bancos. Se compraron, también, jarras y platos a Gaspar Vidal y a un alfarero de Santa Catalina extramuros. El resto de productos utilizados es inacabable, incluyendo cera amarilla para encerar las velas, polvo de sepia, carretillas, toneles, estopa, escobas y pieles para calafatear, varios fanales y aceite para la iluminación, embudos, recipientes de diversos materiales, un reloj, redes, juncos para reforzar la vela, verdete y trementina. Para iniciar la navegación se compraron también brújulas y una carta de navegación y se fabricaron dos banderas con tafetán colorado e hilo morado, que junto a la escultura de la popa y los fanales dotarían de personalidad a la galeota.

La concentración de todo este personal hizo que se creara una infraestructura para hacerles llegar bebida a diario y comida en momentos puntuales. El principal gasto en estos conceptos fue el de vino y aguardiente. Cada semana se consumía una media de 1 *quartí* de vino y 1.5 *quartins* de aguardiente para refresco de los obreros⁴⁷. Entre los alimentos aparecen pan, atún, queso, carne de cerdo y aceitunas. El consumo de alimentos se reservaba para ocasiones

⁴² Se menciona a este personaje en Joan Rosselló Lliteras, *Els pergamins de l'Arxiu Parroquial de Santa Creu*, Palma, Consell de Mallorca, 1989, pp. 541 y 546.

⁴³ Por ejemplo, Sebastià Lladó aparece en los tres oficios. Se le incluye en el grupo de carpinteros de obra gruesa.

⁴⁴ En 1642 trabajaban para las obras reales cuatro carpinteros. En las obras de la galeota sólo se menciona a Antoni Rul·là, al que se le pagó el alquiler de un jumento para ir a revisar la madera que se estaba cortando en Puigpunyent. ARM, RP 2519, f. 10v.

⁴⁵ Entre ellos aparece Bartomeu Sorell, quien también vendió maderas para la obra de la fortificación. Por ejemplo, en 1642 recibió más de 8 libras. ARM, RP 2517, f. 22v

⁴⁶ En algunos casos se especifica la función de las piezas de hierro. Por ejemplo, hubo 86 libras de cadenas y clavos para las manillas de los remos.

⁴⁷ Equivale a unos 20 litros de vino y 33 litros de aguardiente. Francisco Sevillano Colom, "Pesas y medidas en Mallorca desde el siglo XIII al XIX", *Mayurqa*, 1989, p. 75.

especiales o para dar de comer a los trabajadores en los momentos en que hacían jornadas más largas. Por ejemplo, cuando el sábado 20 de junio se asentó la carena y se ofreció un almuerzo a todos los oficiales y cabomestres. Esta provisión era realizada por tenderos, vendedoras, hosteleros, horneros y carniceros.

Entre los trabajadores del muelle y proveedores podemos destacar el papel de colectivos como el femenino y el extranjero. Desde la Edad Media el trabajo en las atarazanas incumbía también a las mujeres⁴⁸. Las labores femeninas fueron la venta de alimentos y materias primas y la participación de cinco mujeres cosiendo las velas de la galeota por 4 sueldos de jornal. En cuanto a los extranjeros, se aprecia la aparición de trabajadores franceses, italianos, castellanos y, posiblemente, griegos. Entre estos el que más veces aparece en la documentación es el carpintero de ribera francés Juan Baptista, quien trabajó habitualmente en la construcción de la galeota desde 1637. A partir de 1640 aumentó la presencia de calafates y carpinteros de origen extranjero⁴⁹. Otro capítulo que tiene que ver con la presencia de extranjeros es el gasto de 2 libras hecho el domingo 28 de junio de 1637 en “el refresco al cabomestre y demás oficiales de las galeras de Florencia en vezes que vinieron a visitar por orden del virrey, mi señor, la galeota”⁵⁰. En ese momento los italianos eran considerados como unos grandes constructores de embarcaciones⁵¹, lo cual explicaría la voluntad de Alonso de Cardona de que los florentinos pasaran a ver y valorar las naves que en ese momento se construían.

Un colectivo presente en la contabilidad es el de los patrones de nave⁵². Su papel se dividió entre los que ayudaron a importar materiales y los que vendieron algunos productos. Por ejemplo, los patrones Joan Antoni Barret y Jaume Canals y sus marineros participaron durante tres días en varar la nave en 1640. En el libro de cuentas, también se adjuntaron dos pagos que no se relacionan con la construcción. Uno de ellos al patrón Matgí Roig, que había vendido estopa para calafatear, por viajes para llevar cartas del virrey a naves que habían zarpado de Palma⁵³. También se pagó al capitán Nadal Espinosa para que obtuviera información sobre unos barcos desconocidos avistados en la costa⁵⁴.

CONCLUSIÓN

El estudio de la contabilidad de la construcción de la galeota permite, por una parte, ver uno de los servicios realizados por el reino a la monarquía en el contexto de la Guerra de los Treinta Años y, por otra parte, el efecto que tuvo en la economía local. El reparto del gasto acabó

⁴⁸ Antonio Ortega Villoslada, “El trabajo femenino en Mallorca. La labor de la mujer en la actividad marítima de la primera mitad del siglo XIV”, *Espacio, tiempo y forma. Historia Medieval*, 17, 2004, pp. 466-468.

⁴⁹ Se identifica como extranjeros a Marià d’Albi, Fabricio Griego, Francesco de Nápoles, Agustín Guadalagua, Diego Buchó, Andrea Andret y Agustín Griggo.

⁵⁰ Álvaro Campaner Fuertes, *Cronicón Mayoricense. Edición facsímil*, Palma, Sa Nostra, 2007, pp. 393-394. Se recoge el 19 de junio de 1637: “Llegaron seis galeras de Florencia y fondearon en Porto Pí. El domingo 21 entraron en el muelle, donde cuatro de ellas espalmaron sus cascos el día siguiente. La noche víspera de S. Juan hicieron gran fiesta de fuegos artificiales y salvas de escopetería. El 24, después de haber hecho salva la tierra, digeron misa en el muelle oyéndola el General de dichas galeras: en el acto de alzar el Sacramento soltaron toda la artillería. Por la noche se marcharon con rumbo a Ibiza”.

⁵¹ Tomé Cano, *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante*, Sevilla, Casa de Luís Estupiñán, 1611, p.6.

⁵² La mayor parte de estos patrones como Sebastià Marcel, Agustí Alemany, Matgí Roig, Joan Antoni Barret, Jaume Canals, Nadal Espinosa o Mateu Valero aparecen en las obras sobre el mundo naval mallorquín del S.XVII. Gonçal López Nadal, *El corsarisme mallorquí...*, *op. cit* y “El capità Jaume Canals i els negocis per mar”, *BSAL*, 65, 2009, pp. 141-154.

⁵³ Roig realizó esta función dos veces, en enero de 1637 y en febrero de 1638.

⁵⁴ En noviembre de 1637 se hicieron efectivos pagos destinados a este viaje ' alimentos o cuerdas.

por pagar las labores de muchos trabajadores e inversores. Además, la inversión afectaba a diversas zonas de la isla y comportó la importación de determinados productos. Es decir, la construcción de la galeota resulta un ejemplo de la integración económica mallorquina en el ámbito insular y mediterráneo. La construcción de la galeota surgió del interés real, primero para controlar las costas peninsulares y, desde 1640, en las campañas contra la Cataluña rebelde al monarca, por ello, se abonó con el dinero disponible en el fondo de la fortificación e impuestos sobre el comercio francés.

El documento permite además acercarnos a la construcción naval en la Mallorca moderna. A partir de este documento se puede plantear la necesidad de profundizar en el estudio de la temática para conocer si la actividad naval en las atarazanas palmesanas del periodo 1637-1640, que consistiría en la construcción de, por lo menos, dos galeotas y un bergantín, tenía antecedentes, como parece apuntar la presencia de la saga de calafates Gazá y, si esta actividad permite redefinir aspectos importantes de la historia militar mallorquina. Por una parte, redibujar los orígenes del apogeo de la flota corsaria mallorquina de la segunda mitad del siglo XVII y, por otra parte, reforzar la idea del paso de una política militar defensiva a una política ofensiva derivada del cambio en las relaciones entre la Monarquía y el Islam y la Guerra de los Treinta Años⁵⁵. En definitiva, se trata de repensar la participación del reino en el esfuerzo de la Monarquía Hispánica para mantenerse en los distintos frentes militares durante la Guerra de los Treinta Años.

BIBLIOGRAFÍA

- ALEMANY LLOVERA, Joan, *Els grans ports de les Balears: Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa, La Savina*, Barcelona, 2001.
- BARCELÓ CRESPI, Maria; ROSSELLÓ BORDOY, Guillem, *La ciudad de Mallorca. La vida cotidiana en una ciudad mediterránea medieval*, Palma, 2006.
- BIBILONI AMENGUAL, Andreu, *Mercaders i navegants a Mallorca durant el segle XVII*, Palma, 1992.
- CAMPANER FUERTES, Álvaro, *Cronicón Mayoricense*. Edición facsímil, Palma, 2007.
- CANO, Tomás, *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante*, Sevilla, 1611.
- CAPELLÀ GALMÉS, Miquel Àngel, *Ars Vitraría: Mallorca 1300-1700*, Palma, 2015.
- CAPMANY, Antonio, *Memorias históricas de la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Barcelona, vol. I, 1961-1963.
- CARBONELL BUADES, Marià, «Els escultors barrocs de la família Oms: precisions biogràfiques i noves contribucions al catàleg», *BSAL*, 2007, pp 93-120.
- CASANOVA TODOLÍ, Ubaldo, «Algunas anotaciones sobre el sistema defensivo de Mallorca en el siglo XVII: el fondo de la fortificación», *Estudis: revista de historia moderna*, 12, 1986, pp 97-124.
- *Aproximación a la historia mallorquina del siglo XVII*, Salamanca, 2004.
- CATEURA BENNÀSSER, Pau, «Las instalaciones portuarias de la Ciudad de Mallorca (1300-1350)», *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó*, Palma, 1989, pp. 49-60.
- CONRADO VILLALONGA, José F., *La procuración real en Mallorca*, Palma, 1991.

⁵⁵ Actualmente se está replanteando el papel del corso mallorquín en el siglo XVI e inicios del XVII. Ver Andreu Seguí Beltrán, “El corso en Baleares en el siglo XVI”, *Drassana: revista del Museu Marítim*, 23, 2015, pp. 110-123. Sobre la política militar mallorquina en el siglo XVI ver Miguel J. Deyá, “Prolegómenos y ecos...”, *op. cit.*, p. 95.

- DEYÁ BAUZÁ, Miguel J., «Prolegómenos y ecos de la conquista de Túnez en Mallorca», en, Enrique García Hernán y Davide Maffi (eds.), *Estudios sobre guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*, Valencia, 2017, pp 189-204.
- FILIOLI, Fabrizio y SABATINI, Gaetano, «Análisis de algunos capítulos del presupuesto del Reino de Nápoles en materia de marina en el siglo XVII», en Ángel Galán Sánchez y Juan M. Carretero Zamora, *El alimento del estado y la salud de la Res Publica: orígenes, estructura y desarrollo del gasto público en Europa*, Málaga, 2013, pp. 431-458.
- FILIOLI, Fabrizio, «El Estado Pontificio como Fiscal-Military State: consideraciones económicas, financieras y sociales sobre el armamento de galeras en los siglos XVI y XVII», *Tiempos Modernos*, 33, 2016, pp. 346-373.
- GOODMAN, David, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, 2001.
- HAMELINK, Marcel Pujol, «La construcción naval y la navegación bajomedieval en la Corona de Aragón: un estado de la cuestión», *Índice Histórico Español*, 130, 2017.
- HOCQUET, Jean-Claude, «L’Arsenal de Venise. Créations, modernisations, survie d’une grande structure industrielle», *Dix-septième siècle*, 2011, 253, pp. 627-638.
- JUAN VIDAL, Josep, *Felipe IV y Mallorca. Los servidores del rey*, Palma, 2014.
- LO BASSO, Luca, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milán, 2003.
- LÓPEZ NADAL, Gonçal, «La participació del cors mallorquí a la desfeta de la revolta de Catalunya. 1637-1655», *BSAL*, 36, 1978, pp. 246-272.
- «Notes sobre la revolta catalana i Mallorca», *BSAL*, 38, 1980, pp. 491-494.
- *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània occidental. 1652-1698: un comerç forçat*, Palma, 1986.
- «El capità Jaume Canals i els negocis per mar», *BSAL*, 65, 2009, pp. 141-154.
- MARTÍN CORRALES, Eloy y LÓPEZ NADAL, Gonçal, «Entre iniciativa privada y el escalafón de la armada: los corsarios de las Baleares», en Miguel Deyá Bauzá (dir.), *1716: el final del sistema foral de la Monarquía Hispánica*, Palma, 2018.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo J., «Los asentistas de maderas, relaciones contractuales para las Armadas Hispánicas (siglos XVII-XVIII) », en Juan José Iglesias Rodríguez et alii, (coords.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna*, Sevilla, 2015, pp. 1520-1530.
- MORRO VENY, Guillem, *La marina medieval mallorquina (1250-1450)*, Palma, 2009.
- NEGREDO DEL CERRO, Fernando, *La Guerra de los Treinta Años, Una visión desde la Monarquía Hispánica*, Madrid, 2016.
- ORTEGA VILLOSLADA, Antonio, «El trabajo femenino en Mallorca. La labor de la mujer en la actividad marítima de la primera mitad del siglo XIV», *Espacio, tiempo y forma. Historia Medieval*, 17, 2004, pp 461-470.
- *La marina mercante medieval y la Casa de Mallorca: entre el Mediterráneo y el Atlántico*, Lérida, 2015.
- PETERSON, Arthur F., *War, politics and the Kingdom of Mallorca. 1621-1641*, Michigan, 1979.
- PI CORRALES, María de Pazzis, «La armada en el siglo XVII», en José Alcalá-Zamora y Ernest Belenguer Cebriá (Coords.), *Calderón de la Barca y la España del Barroco*, Madrid, 2001, pp. 131-155.
- POLONIA, Amélia y RIVERA MEDINA, Ana (ed.), *La gobernanza de los puertos atlánticos. Siglos XIV-XX*, Madrid, 2016.

UNA GALEOTA PARA EL REY: UN EPISODIO DE LA PARTICIPACIÓN DEL REINO DE MALLORCA EN LA GUERRA DE LOS TREINTA AÑOS (1637-1642)

- PONS PASTOR, Antoni, *Historia del Reino de Mallorca. El mar: instituciones, cultura y costumbres*, Palma, 1970.
- PONS PONS, Jerònia, *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*, Palma, 1996.
- POU MUNTANER, Juan, «La marina en Mallorca», en Joan Mascaró Pasarius, *Historia de Mallorca*, vol. VI, Palma, 1972, pp.207-343.
- RAHN-PHILLIPS, Carla, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, 1991.
- ROSSELLÓ LLITERAS, Joan, *Els pergamins de l'Arxiu Parroquial de Santa Creu*, Palma, 1989.
- ROSSELLÓ VERGER, Vicenç, «Cartografia i navegació dels segles XVI i XVII», en Anthony Bonner y Francesc Bujosa Homar (Dir.), *Història de la ciència a les Illes Balears*, Vol. II, Govern de les Illes Balears, Palma, 2006, pp. 203-224.
- SASTRE MOLL, Jaume y LLOMPART BIBILONI, Maria, *La tesorería del Reino de Mallorca durante su época de esplendor*, Palma, 2008.
- SEGUÍ BELTRÁN, Andreu, «El corso en Baleares en el siglo XVI», *Drassana: revista del Museu Marítim*, 23, 2015, pp. 110-123.
- SERRA BARCELÓ, Jaume, «Mallorca i la Unió d'armes: primeres aportacions», *Randa*, 18, 1985, pp. 25-44.
- SEVILLANO COLOM, Francisco, «Pesas y medidas en Mallorca desde el siglo XIII al XIX», *Mayurqa*, 1989, pp. 67-86.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús et alii, (eds.), *Las sociedades portuarias de la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño, 2016.
- TOUS MELIÀ, Juan Tous, *Palma a través de la cartografia (1596-1902)*, Palma, 2002.
- VAQUER BENNÀSSER, Onofre, *El comerç a Mallorca a la segona meitat del segle XVI*, Palma, 2007.
- *El comerç marítim de Mallorca a la primera meitat del segle XVII*, Palma, 2017.
- ZAFORTEZA MUSOLES, Diego, *La Ciudad de Mallorca. Ensayo histórico-toponímico*, Palma, 1989.
- ZYSBERG, André, «L'arsenal cité des galères à Marseille au siècle de Louis XIV», *Dix-septième siècle*, 2011, 253, pp 639-656.