

# LOS VERDE: UNA FAMILIA DE MAESTROS MAYORES DE GALERAS EN LAS ATARAZANAS DE BARCELONA

Alfredo CHAMORRO ESTEBAN  
Doctor en Historia Moderna  
Recibido 21/05/2020 Aceptado 03/06/2020

## Resumen

La historia de las Reales Atarazanas de Barcelona durante los siglos XVII y XVIII está estrechamente ligada a la de una familia de maestros mayores de galeras de procedencia genovesa: los Verde. Desde que Jerónimo Verde fue nombrado maestro mayor de la fábrica de galeras, prácticamente la totalidad de los buques de la escuadra de galeras de España fue construida bajo la dirección de un miembro de esta familia. Este artículo pretende poner de relieve la relevancia de esta familia y su importancia para la historia naval de la Monarquía Hispánica, especialmente en el Mediterráneo.

Palabras clave: maestro de galeras, atarazanas, Barcelona, galeras, construcción naval.

## Abstract

The history of the Royal Shipyards of Barcelona during the 17th and 18th centuries is closely linked to that of a family of galleys shipbuilder masters of

Genovese origin: the Verdes. Since Jerónimo Verde was appointed master of the galleys Factory, all of the ships in the Spanish galleys squadron was built under the direction of a member of this family. This article tries to value this family and its importance for the naval history of the Spanish Monarchy, especially in the Mediterranean.

Key words: master of galleys, shipyards, Barcelona, galleys, shipbuilding.

**L**A historia de las Atarazanas de Barcelona en los siglos modernos estuvo estrechamente vinculada a la de dos familias: los Marimón, superintendentes del astillero desde 1623 hasta 1746, y los Verde, maestros mayores de galeras del mismo desde 1599 hasta 1746, año en el que el marqués de la Ensenada ordenó el definitivo traslado de la fábrica de galeras de Barcelona a Cartagena. En el presente artículo nos ocuparemos de los Verde, una familia de maestros de galera genoveses que llegó al arsenal barcelonés a finales del siglo XVI y que ya entrada la siguiente centuria monopolizó el cargo de maestro mayor de galeras.

Durante buena parte del siglo XVI, la Monarquía Hispánica adoleció de una importante falta de maestros, artesanos, oficiales de marina, ingenieros, artilleros y, en general, marineros, para sus armadas<sup>1</sup>. Por eso, durante todo ese tiempo fueron llegando profesionales de todos estos ámbitos para servir a la Monarquía, favoreciendo este hecho la entrada al servicio del emperador Carlos V del genovés Andrea Doria, en 1528. Desde ese instante, fueron muchos los genoveses que arribaron a la Península y se integraron en las escuadras de galeras de la Monarquía ocupando múltiples oficios. Del mismo modo, las atarazanas de Barcelona también necesitaron la llegada maestros italianos. Con una preocupante falta de buenos maestros en las costas catalanas, la Monarquía trató de reclutar a los mejores maestros italianos, especialmente aquellos que trabajaban en el arsenal veneciano, cuyo prestigio era conocido a lo largo de todo el Mediterráneo. Uno de los que trataron de traer fue el afamado maestro y humanista Vettor Fausto<sup>2</sup>, aunque finalmente las negociaciones no llegaron a buen puerto. Uno que sí que vino fue Francisco Tubiol que, gracias a las gestiones del embajador del Emperador, Francisco de Vargas, llegó a las atarazanas de Barcelona en 1552<sup>3</sup>. Sin duda, esto favoreció el intercambio de conocimiento y técnicas constructivas entre las diversas

---

(1) BUNES IBARRA, M.A.: «La defensa de la Cristiandad. Las Armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», en PI CORRALES, Magdalena de Pazzis (coord.): *Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII)*. Cuadernos de Historia Moderna. Anejos, anejo V, 2006, p. 95.

(2) Sobre este maestro y humanista, véase CAMPANA, L.: *Vettor Fausto (1490-1546), professor of greek and a naval architect: a new light on the 16th Century manuscript Missure di Vascelli etc. di (...) proto dell'Arsenale di Venetia* (tesis doctoral inédita), A&M University, Texas, 2010.

(3) Archivo General de Simancas (AGS), Estado (E), leg. 1319, n° 265, Francisco de Vargas al príncipe Felipe, Venecia, 25 de septiembre de 1552.

atarazanas mediterráneas, característica esencial de la construcción naval en ese mar<sup>4</sup>.

Si durante el reinado del Emperador se trató de contratar maestros venecianos, a menudo sin éxito, durante el de Felipe II la mayoría de los maestros de galeras que llegaron a las atarazanas fueron genoveses. En este sentido, cabe destacar la llegada del genovés Bautista Jordán a principios de la década de 1560, al que sucedió de manera interina su hijo Bartolomé Jordán en 1582. La llegada al astillero de Pedro Catalán, en 1585, inició un conflicto entre maestros por hacerse con la máxima dirección de la maestranza, que llegó, incluso, a un intento de asesinato por parte de Catalán hacia Jordán. Finalmente, fue el maestro Pedro Catalán quien ocupó el cargo de maestro mayor de las atarazanas hasta su muerte, en 1594<sup>5</sup>. Durante los siguientes años no se nombró sucesor del difunto maestro, por lo que la situación de la maestranza en las atarazanas fue muy confusa por la falta de liderazgo y la competencia entre los maestros de galeras que había.

### **Jerónimo Verde, maestro mayor de las Reales Atarazanas de Barcelona**

Jerónimo Verde llegó a Barcelona el 27 de diciembre de 1597, junto a su hijo Juan Bautista y otros maestros genoveses, para construir la galera capitana de la escuadra de España en las Reales Atarazanas de Cataluña. Jerónimo recibiría un sueldo de cinco reales al día, mientras que su hijo y ayudante recibiría seis ducados de a 12 reales al mes. Cuando llegó a Barcelona, Jerónimo Verde ya tenía una larga experiencia como maestro de aja mayor de la galera real del príncipe Juan Andrea Doria, concretamente quince años. Así que Jerónimo Verde comenzó su labor junto con otros tres maestros mayores de galera, sin que hubiera una jerarquía entre ellos. El maestro Lorenço Massabo se destacaba por haber trabajado en Sicilia, donde había construido las galeras capitana y patrona de aquel reino, considerada la primera una de las mejores galeras que había en aquellos momentos y que había sido muy del agrado del mismo don Pedro de Leyva. Por su parte, el maestro Juan de Nicola había fabricado junto a Pedro Catalán casi la totalidad de las galeras que en aquel entonces integraban la escuadra de España; además, bajo su dirección se había construido en el astillero una galera real y otra para el duque de Tursis, al que satisfizo mucho su resultado. Finalmente, el maestro genovés Francisco Corona también se había destacado en la construcción de estas embarcaciones.

Sin embargo, en las últimas ocho galeras fabricadas en el astillero se detectaron numerosos defectos. La causa la explicaba el superintendente de las atarazanas, don Ramón d'Oms:

---

(4) FONDEVILA SILVA, P.L.: *Evolución y Análisis de las Galeras de los Reinos Peninsulares (Siglos XII-XVIII). Construcción, Dotación, Armamento, Aparejos y Táctica* (tesis doctoral inédita), Universidad de Murcia, 2018, p. 26.

(5) AGUILERA LÓPEZ, J.: «La maestranza de las Atarazanas Reales de Barcelona durante el siglo XVI», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, núm. 38, 2018, p. 68.

«Como en estas atarazanas havia quatro maestros mayores y cada uno de su opinión como se refirió a su Magd en Valencia con un memorial que se dio de cosas tocantes a su servicio en beneficio desta fabrica, que fue causa de nombrar un solo maestro mayor, no es mucho que la haya en la diferencia de las galeras, aunque van todas ellas medidas con la razón que arriba se dize, quantimas que muchas veces se han visto galeras de unas mismas medidas y gálibos salir mejores las unas que la otras»<sup>6</sup>.

En primer lugar, las autoridades optaron por el maestro Bartolomé Jordán, que ya había ocupado el cargo de maestro mayor durante tres años, heredándolo, a su vez, de su padre, el genovés Bautista Jordán, fallecido en 1582<sup>7</sup>. Sin embargo, finalmente el elegido fue Jerónimo Verde, cuyo nombramiento hizo Felipe III en Barcelona, en junio de 1599, mientras visitaba la ciudad<sup>8</sup>:

«Por quanto conviene a mi servicio dar nueva orden en las cosas de las atarazanas de esta ciudad de Barcelona y entre otras quitar el abuso de haber en ellas (...) [y] por los inconvenientes que resultan de ello como el tiempo lo ha manifestado, he acordado que tan solamente haya un maestro mayor de quien dependa la fábrica de las galeras y otras suertes de navíos que en las dichas atarazanas se hiciesen, como lo había por lo pasado sin haverse proveído este oficio en propiedad después que murió maestre Pedro Catalán, último maestro mayor de ellas, y teniendo muy buena relación de maestre Gerónimo Verde y la práctica y experiencia que tiene del arte de fabricar galeras como se ha visto por las que ha hecho en Nápoles y Génova y particularmente en la labor del buco de galera real que fabricó en las dichas atarazanas y se varó y echó a la mar por el mes de abril pasado de este año (...), le lijo y nombro por tal maestro mayor de dichas atarazanas»<sup>9</sup>.

A partir de ese momento, Jerónimo Verde monopolizó el oficio de maestro mayor, ocupando la cúspide del escalafón de la maestranza del astillero, por encima de los maestros mayores de galeras, maestros de aja, calafate mayor y calafates y maestro remolar. Únicamente daría cuenta de su trabajo al superintendente de las atarazanas. Además su sueldo experimentó un aumento muy sustancioso: 350 reales al mes, 330 reales por su sueldo y los otros 50 por el sueldo de un criado que debía tener a su disposición. Este hecho denota no solo un aumento en el escalafón del astillero a nivel laboral

---

(6) AGS, Guerra y Marina (GyM), leg. 567, «Lo que contiene la Relacion de los defectos que dizen se hallan en las galeras que se vararon del Atarazanal de Barcelona el año 1600 y lo que a ello se responde por el superintendente y maestros mayores es lo siguiente». Don Ramond'Oms, Gerónimo Verde, Bartolomé Jordan, y Jaume Clos, Barcelona, 30 de octubre de 1600.

(7) Sobre los maestros mayores de galeras de las atarazanas en el siglo XVI, véase AGUILERA LÓPEZ: «La maestranza de las Atarazanas...», p. 67.

(8) Sobre la visita de Felipe III a Barcelona, así como sobre las visitas de sus antecesores y sucesores, véase CHAMORRO ESTEBAN, A.: *Barcelona y el rey. Visitas reales de Fernando el Católico a Felipe V*, La Tempestad, Barcelona, 2017.

(9) AGS, GyM, lib. 82, f. 325, el rey a Jerónimo Verde, Barcelona, 4 de junio de 1599; texto reproducido en AGUILERA LÓPEZ: «La maestranza de las Atarazanas...», p. 68.

y económico, sino también a nivel social, pues Jerónimo Verde se convertía en algo más que un carpintero de ribera o, incluso, que un maestro de hacer galeras.

Las funciones del maestro mayor de galeras eran múltiples. La más importante de ellas, claro está, era la supervisión de todos los procesos constructivos de la fábrica de galeras. También se encargaba de los extractivos, ya que el maestro mayor inspeccionaba los montes y bosques, señalando los árboles adecuados para la construcción de los buques; dirigía los trabajos de tala de los árboles, la corta, desbroce y «cuadreo» de la madera, y controlaba el desembosque y conducción de la madera en carretas hasta las atarazanas, ya fuera por tierra, ya fuera por mar, desde los puertos de Tortosa, Mataró, Blanes o Palamós. La supervivencia del maestro mayor descansaba en el conocimiento de las medidas y proporciones exactas de los buques, que se obtenían mediante cálculos geométricos<sup>10</sup>, un conocimiento que guardaba celosamente y que se negaba a compartir, por muchas presiones que recibiera por parte de las autoridades, o incluso de los familiares. A diferencia de lo que ocurría con los navíos de alto bordo, en España no tenemos tratados que aborden la construcción de galeras, como sí se hizo en Italia en el siglo XVI y en Francia en la centuria siguiente. Realmente el maestro mayor de galeras era poseedor de un saber artesanal que se transmitía oralmente de padres a hijos. En este sentido, el caso de los Verde encajaría perfectamente en el modelo apuntado por Casado Soto acerca de los constructores de barcos de guerra en los primeros siglos modernos, es decir, el de «una familia de carpinteros de ribera, con individuos dotados de experiencia y especiales dotes de observación»<sup>11</sup>. Ya en el astillero, el maestro mayor dirigía a toda la maestranza: maestros de galeras, maestros de aja o carpinteros de ribera, calafates, remolares, aprendices, etc.

Durante los siguientes años, los Verde consiguieron consolidarse en la ciudad. Sin embargo, el nombramiento de un genovés como único maestro mayor de galeras no gustó al resto de maestros de galeras nativos. Los genoveses, recordemos, pese a estar presentes en muchos sectores económicos de la ciudad catalana, eran los enemigos naturales de Barcelona desde los siglos bajomedievales, en que ambas potencias pugnaban por el dominio del comercio marítimo en el Mediterráneo. No eran los únicos genoveses en el astillero; ya los había habido en el siglo XVI. Junto con los Verde, llegaron a las atarazanas los Gandolfo, otra familia de maestros de aja que, rápidamente, entroncó con los primeros. Los hijos de Jerónimo Verde también trabajaban en el astillero e ingresaron en la cofradía de maestros de aja de Barcelona. En 1619 aparecen los nombres de Andrea Verde y Bernardino Gandolfo en las

---

(10) Esteban Mira Caballos apunta que la galera tenía una quilla muy alargada, siendo la proporción entre esta y la manga de siete a uno; MIRA CABALLOS, E.: *Las Armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempos de los Austrias*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2019, p. 57.

(11) CASADO SOTO, J.L.: «Barcos para la guerra. Soporte de la Monarquía Hispánica», en PI CORRALES (coord.): *Armar y marear en los siglos modernos (xv-xviii)*, p. 36.

reuniones del consejo de deliberaciones de la cofradía<sup>12</sup>. Ese mismo año ingresó en la cofradía otro genovés, Tomás Repali. En 1632, ingresaron Jaume Gandolfo y Martín Verde, mientras que en 1639 fue admitido Jerónimo Verde, segundogénito del maestro mayor. El ingreso de los Verde en la cofradía de maestros de aja de la ciudad tiene varias lecturas: era un modo de afianzar su posición en la ciudad y en el sector de la construcción naval en Barcelona, y de reforzar los lazos entre los miembros de la cofradía y la maestranza del astillero para asegurar la mano de obra para la fábrica de galeras en unos momentos en que esta escaseaba; por otro lado, su participación en los consejos de deliberaciones de la cofradía les permitiría desarrollar la estrategia familiar para asegurar el cargo de maestro mayor de las atarazanas en uno de sus miembros.

Y es que el maestro mayor Jerónimo Verde era muy celoso de su cargo y siempre intentaba evitar cualquier posible competencia, como sucedió en 1617, cuando el rey mandó que el maestro Juan Cona, que acababa de recibir un entretenimiento, asentase una galera con la aprobación del maestro mayor Jerónimo Verde, y el virrey de Cataluña, duque de Albuquerque, le respondió que el maestro Verde «no lo ha consentido ni ha querido examinar porque es ginobes y siente que se introduzca en esta ciencia ningún vasallo de V. Magd., sino solos sus dos hijos y los de su nación»<sup>13</sup>. Jerónimo Verde no vería con buenos ojos ceder un ápice de sus conocimientos a otros maestros, para poder conservar así su monopolio, además de garantizar que este quedase en miembros de su familia y de su nación, es decir, los genoveses.

### **Juan Bautista Verde, maestro de aja mayor de la patrona real de España**

Juan Bautista Verde, hijo mayor de Jerónimo, estuvo varios años trabajando en las atarazanas junto a su padre, hasta que se enroló en las galeras de España como maestro de aja<sup>14</sup>. Tras pasar algunos años en la galera capitana de España, pasó a servir en la patrona real del príncipe Emanuel Filiberto de Saboya, donde recibía 4.890 maravedíes al mes, entre sueldo y ventajas<sup>15</sup>.

En abril de 1621 se resolvió que partiese a las Indias junto al capitán Martín de Vadillo para dirigir la construcción de dos galeras en Cartagena de Indias,

---

(12) Con toda seguridad ya asistían a las reuniones con anterioridad, pero el libro de deliberaciones de la cofradía que se conserva en el Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona comienza en 1618.

(13) AGS, GyM, leg. 825, el duque de Albuquerque al rey, Barcelona, 9 de septiembre de 1617.

(14) La presencia en las naves de estos profesionales era, en palabras de Esteban Mira Caballos, vital en caso de abrirse vías de agua en el buque ya que, junto a los calafates, se encargaban de repararlas; MIRA CABALLOS: *Las Armadas del Imperio*, p. 71.

(15) AGS, GyM, leg. 907, Diego de Morales y Bartolomé Mazón, veedor y contador de la galera real, al rey, Palamós, 19 de abril de 1621.

para controlar el mar Caribe<sup>16</sup>. Con la licencia del príncipe Filiberto en la mano, Juan Bautista regresó a la Península, ya que la real se encontraba en esos momentos en Italia y, ya en 1622, se encontraba en El Puerto de Santa María para embarcarse. Sin embargo, allí recibió la noticia de la paralización del proyecto, por lo que finalmente no viajó a las Indias, quedando en El Puerto sin oficio ni sueldo. Entonces Juan Bautista solicitó al rey que se le devolviese el cargo que ocupaba en las galeras de España, el sueldo que percibía por él y que este se situase en los gastos de la gente de cabo. El Consejo de Guerra solicitó informes a diversos oficiales y autoridades que conocían a Juan Bautista Verde sobre su persona. Todos ellos coincidían en el buen hacer del solicitante. Juan Sáenz de Oyanguren, proveedor de las galeras de España, destacó que «su persona es de mucho servicio por la mucha inteligencia y platica que tiene en el oficio que ha ejercido y dado muy buena cuenta de todo lo que se le a encargado tocante a el»<sup>17</sup>. Por su parte, Martín de Quijano, teniente de la veeduría general de todas las galeras y armadas del rey, afirmaba sobre Juan Bautista ser «hombre suficiente en su ministerio, platic en su arte, en todo quanto se le puede encomendar y además desto es muy buen marinero»<sup>18</sup>.

Varios testimonios elogiaron la capacidad de Juan Bautista Verde, quien deshizo dos galeras que estaban muy maltrechas y las reconstruyó y dispuso para la navegación «con gran satisfacción de sus superiores». La primera de las galeras fue la *Toledana*, varada en Barcelona en 1618 y que en 1622 estaba en muy mal estado. Según Diego López de la Fuente, capitán de la maestranza de las galeras de España, Juan Bautista Verde «tiró la galera *Toledana* en tierra y la deshizo desde popa hasta la medianía y la bajó de la obra viva 4 palmos que era muy alta y no podía navegar y la dejó muy buena que es hoy día de las mejores de la escuadra»<sup>19</sup>. La segunda fue la *Santa Ana*, que voló por un disparo de la artillería de la ciudad de Málaga cuando se realizaban las habituales salvas de artillería, quedando la galera a pique. El general de las galeras de España, marqués de Villafranca, reclamó la presencia de Juan Bautista en Málaga para intentar salvar el buque. Juan Bautista logró sacar la galera al agua, la reparó y condujo hasta El Puerto de Santa María, remolcada por la galera *Santa María*<sup>20</sup>, donde «la desbarató desde el árbol a popa y le quitó

---

(16) Sobre la presencia de galeras en el mar Caribe, véase SÁNCHEZ BAENA, J.J.: «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI», *Revista de Historia Naval*, núm. 110, 2010, 75-95. Por su parte, Hugo O'Donnell y Duque de Estrada ha advertido cómo para la recuperación del Brasil contra los holandeses se consideró oportuna la utilización de galeras; O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: «Tipología naval española de los siglos XVI a XVIII», en RIBOT GARCÍA, L.A., y ROSA, L. de (dirs.): *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, ed. Actas e Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Madrid, 2003, p. 17.

(17) AGS, GyM, leg. 907, Juan Sáenz de Oyanguren al rey, Sevilla, 7 de enero de 1624.

(18) *Ibidem*, Martín de Quijano al rey, El Puerto de Santa María, 20 de abril de 1622.

(19) *Ib.*, Diego López de la Fuente al rey, El Puerto de Santa María, 30 de diciembre de 1623.

(20) La galera *Santa María* estaba capitaneada por don Martín de Estrada, quien también testificó a favor de Juan Bautista Verde.

todas las latas y radicatas de crujía y la volvió otra vez a poner a punto como lo está hoy tan navegable como si la diera de la atarazana»<sup>21</sup>.

### La sucesión de Jerónimo Verde

En 1624, Jerónimo Verde, con ya sesenta y seis años, cincuenta de servicio al rey y más de cien galeras construidas, solicitó una merced al rey para que su oficio lo heredase su hijo mayor, Juan Bautista Verde<sup>22</sup>. La solicitud elevada al rey por el Consejo de Guerra informaba de los méritos del maestro:

«Jerónimo Verde, maestro mayor dice que lleva sirviendo a su magestad mas de 50 años en dicho ministerio, 24 de ellos de maestro mayor de las atarazanas, habiendo fabricado 3 reales, la patrona que fabricó en Nápoles en 1592 y la 2ª ha fabricado en Bcn en 1597 y la 3ª ha fabricado el año de 1618 en las dichas atarazanas de BCN que está hoy navegando. Y ha hecho muchas capitanas y galerones ordinarios y otros vajeles que se han ofrecido hacer en dicho tiempo y siempre con grande beneficio del Real patrimonio de VªMagd. y entera satisfacción de todos los ministros. Pide que su hijo Juan Verde de 38 años de edad y sirve a S M desde los 18 en el ministerio de fábrica de galeras y de cabo maestro de la galera capitana de la escuadra de España y de cabo maestro de la galera real y su patrona»<sup>23</sup>.

A pesar de los buenos informes, el rey desestimó la petición de Jerónimo Verde en lo referente a la sucesión en su oficio y derivó la recuperación de su puesto en las galeras de España a su capitán general, marqués de Villafranca. Finalmente, fue destinado, de nuevo, a trabajar junto a su padre. Lo cierto es que, pese a su avanzada edad, Jerónimo Verde continuó trabajando algunos años más al frente del astillero y construyendo galeras para Felipe IV. Fue precisamente durante las primeras décadas de este reinado cuando el conde duque de Olivares llevó a cabo una decidida política de construcción naval que le permitiría mantener el liderazgo en el mar<sup>24</sup> y que también se extendió a las escuadras de galeras.

En septiembre de 1625, el nuevo superintendente de las atarazanas, don Bernardino de Marimón, informaba al rey de la falta de maestranza que había en Cataluña, causada principalmente por los bajos sueldos que reci-

---

(21) AGS, GyM, leg. 907, Diego López de la Fuente al rey, El Puerto de Santa María, 30 de diciembre de 1623. Don Diego de Biedma, capitán de infantería y de la galera *Santa Ana*; AGS, GyM; leg. 907, Don Diego de Biedma, 15 de octubre de 1623.

(22) *Ibidem*, Antonio Ruiz al rey, Madrid, 6 de marzo de 1624.

(23) *Ib.*, anónimo sin referencias. Por otro lado, el genovés Nicolás Judice Fiesco, armador y asentista de la Corona, también recomendó al secretario, Martín de Arostegui, que se aceptase la merced que solicitaba Jerónimo Verde cuando este muriese; *ib.*, Nicolás Judice Fiesco a Martín de Arostegui, Barcelona, 15 de abril de 1623.

(24) CASADO SOTO: «Barcos para la guerra», p. 36.

bía<sup>25</sup>. Por eso recomendaba que Jerónimo Verde formase a los maestros de aja y aprendices para tener mejores profesionales en el astillero:

«En estas Atarazanas de V. Magd. hay muchos que con la platica que tienen de haver trabajado algunos años en ellas, en la fábrica de galeras, tienen principios tan buenos que con facilidad saldrían maestros platicos, si en enseñarlos se tuviera el cuidado que es razón, lo que le falta al maestro mayor Geronimo Verde, y viendo el que devo tener en el servicio de V. Magd. cumpliendo con las obligaciones de mi officio, considerando su mucha edad, y los pocos que ay para asistir a la fábrica, me ha parecido proponer a V. Magd. que sería conveniente que todos los domingos una hora por la tarde mandasse a dicho maestro mayor se juntasse en las Atarazanas y en ellas tuviesse escuela de fábrica de galeras en señalando a todos los que acudiesen, con lo qual dentro de muy breve tiempo tendría V. Magd. muchos maestros muy diestros no solo para estas atarazanas, sino para otras partes donde V. Magd. los mandasse asistir»<sup>26</sup>.

Su idea de que Jerónimo Verde instruyese a los maestros de galeras de las atarazanas y al resto de maestranza parecía muy adecuada si no fuera porque había que contar con la opinión del propio maestro mayor. Y este estaba más por la labor de asegurar el futuro de sus hijos que no de compartir sus conocimientos con el resto de profesionales del astillero. Ese mismo año, tras una promoción de Joan Cona, solicitó para su hijo Nicolás Verde la plaza que el primero ocupaba. Era una manera de asegurar la sucesión de su primogénito al cargo de maestro mayor, y la del resto de sus hijos y familiares en el astillero<sup>27</sup>.

Parece ser que con la edad se acrecentó en el viejo maestro Jerónimo Verde la defensa de su posición dentro del astillero y la negativa a ceder un ápice de su sabiduría y poder. En 1627 se opuso a que el maestro Gabriel Alomar pusiese en astillero un buque para galera sencilla alegando que «él y no otro puede fabricar en estas Atarazanas». En las atarazanas de Barcelona se dio un tipo de asiento concreto, en el que se mezclaban aspectos propios del asiento

---

(25) CHAMORRO ESTEBAN, A.: «Las atarazanas de Barcelona: fábrica de galeras de la Monarquía (1599-1748)», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, núm. 38, 2018, p. 111; ÍDEM: «Las Reales Atarazanas de Barcelona en el contexto de la Guerra de los Treinta Años. La fábrica de galeras de la Monarquía (1635-1640)», en FORTEA PÉREZ, José Ignacio; GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy; LÓPEZ VELA, Roberto, y POSTIGO CASTELLANOS, Elena (coords.): *Monarquías en conflicto. XV Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Santander, 2018, pp. 315-316.

(26) AGS, GyM, leg. 923, don Bernardino de Marimon al rey, Barcelona, 27 de septiembre de 1625.

(27) «Geronimo Verde maestro mayor de estas Atarazanas en consideración de sus servicios hasupplicado a V. Magd. le haga merced de la plaça que esta vaca por promoción de Joan Cona a Nicolas Verde su hijo y parece que se le podrá hazer esta merced con que haya de asistir y trabajar siempre en la fabrica de las galeras, porque es oficial largo y sin duda que a imitación de su padre será de servicio en la fabrica, según la relación que tengo del superintendente y de los oficiales del sueldo, y el dicho Geronimo quedara consolado de ver a su hijo en servicio de V. Magd. en el cual se ha ocupado mas de cinquenta años con la satisfacción que se sabe»; íbidem, el virrey de Cataluña y obispo de Barcelona, don Joan Sentís, al rey, Barcelona, 25 de octubre de 1625.

típico de construcción naval con otros propios de la administración directa. En este tipo de asiento, un maestro de galeras del astillero se comprometía a construir el buque por una suma de dinero, en la cual únicamente entraba la mano de obra, ya que los materiales —es decir, la madera— los ponía la Monarquía. La complejidad de este asiento radicaba en que el maestro de galeras construía el buque de galera por su cuenta, pero bajo la dirección técnica del maestro mayor de galeras, es decir, Jerónimo Verde. Sin embargo, la voluntad del rey estaba por encima de la obstinación del maestro y, a pesar de sus protestas<sup>28</sup>, se ordenó que Alomar prosiguiese con la construcción del buque, para el que ya había dado todas las fianzas necesarias. Y es que, desde 1623, la Junta de Galeras ordenó que los maestros que tenían sueldo en las atarazanas para fabricar galeras tenían que ofrecer fianzas para asegurar que la galera construida era de la calidad exigida, porque de lo contrario pagarían con sus propias haciendas<sup>29</sup>. Este sistema evitaba que la Real Hacienda perdiese todo el dinero que costaba la construcción de una galera si salía defectuosa. Los maestros que gozaban de un entretenimiento eran Joan Cona, Gabriel Alomar, Andrea Verde y Nicolás Verde, estos dos últimos, hijos del propio Jerónimo.

El maestro no daba su brazo a torcer, como escribía don Bernardino de Marimón:

«Reconociendo el perjuicio que causara al servicio de Su Magd no criar sujetos en estas Atarazanas de suficiencia para fabricar galeras faltando Jeronimo Verde que hoy las fabrica como maestro mayor en estas Atarazanas que teniendo la mira a solo sus particulares no a habido forma para reducirle a que tenga escuela comunicando sus gálibos a la maestraña que trabaja en la fabrica»<sup>30</sup>.

Y esto, claro está, generaba la repulsa de las autoridades respecto a su persona, que, como expresaba el propio Marimón, «podemos decir a V. Ex.<sup>a</sup> que la repugnancia que haze procede de ser tan ambicioso que aun a sus mismos hijos tratando de adelantarlos no les da mano para que hagan galeras»<sup>31</sup>.

No conocemos todavía la fecha exacta de la defunción de Jerónimo Verde. A su muerte le sucedió Juan Bautista Verde, que ocupaba el oficio de adjunto

---

(28) Jerónimo Verde protestó por la continuación de la construcción del buque por parte de Gabriel Alomar, diciendo que él «ha fabricado más de cien galeras de las quales a quedado siempre Su Magd y sus ministros satisfechos como es notorio no es justo que el dicho Gabriel Alomar se ponga a hacer lo que no sabe y nunca ha hecho siendo el dicho maestro mayor presente a quien toca fabricar las galeras del servicio de Su Magd. que le da su estipendio para ello por tanto representando las cosas a V. Exa. humildemente supplico se sirva hacerle merced en mandar se guarde las preeminencias que Su Magd manda y que no se dé lugar se haga la dicha galera sino por mano del dicho maestro mayor pues a él le toca ...»; AGS, GyM, leg. 950, copia del memorial dado por Jerónimo Verde al virrey de Cataluña y obispo de Solsona, incluida en la carta de don Bernardino de Marimón al propio obispo, 13 de noviembre de 1627.

(29) *Ibidem*, don Bernardino de Marimón al rey, Barcelona, 13 de noviembre de 1627.

(30) *Ib.*, don Bernardino de Marimón al virrey de Cataluña y obispo de Solsona, Barcelona, 13 de noviembre de 1627.

(31) *Ib.*

al maestro mayor hasta su muerte, en 1640. Entonces, solicitó el puesto de maestro mayor de las atarazanas Jerónimo Verde, hijo del difunto maestro mayor, quien lo pedía «en consideración de quarenta años de servicio de Geronimo Verde su padre maestro mayor que fue destas atarazanas treinta años habiendo fabricado en el discurso de su vida tres galeras reales seis capitanas y muchas galeras sutiles»<sup>32</sup>. Su hijo se presentaba, según el superintendente de las atarazanas, don Bernardino de Marimón, con la experiencia de «haverse criado junto a su padre en este ministerio habiendo fabricado una de las quatro barcaças con opinión de ser de las mejores, y agora últimamente una galera que ha sido tan regente y buena como quantas han salido destas Atarazanas». Además, había asistido durante muchos años a las cortas de madera en los bosques, junto a su padre y hermanos, «con mucha satisfacion y ahorro de la real hazienda». Así, concluía el superintendente, consideraba a Jerónimo Verde «uno de los de mas esperanzas que hay en estos tiempos en el arte de fabricar y assi por sus servicio y por los de su padre parece ser justo que Su Magd le haga la merced que pide»<sup>33</sup>.

El rey aceptó la petición de Jerónimo Verde, quien se hizo rápidamente cargo de la construcción de los buques. Sin embargo, su tiempo en el cargo fue muy efímero, ya que el inicio de la sublevación de los segadores detuvo de manera inmediata la fábrica de galeras y Jerónimo tuvo que exiliarse, como hicieron otros tantos oficiales de las atarazanas, entre ellos el superintendente don Bernardino de Marimón<sup>34</sup>. Al inicio de la revuelta, el astillero trabajaba a todo ritmo para cubrir las demandas constructivas de la Corona, enfrentada desde 1635 con Francia<sup>35</sup>. Así, en ese instante se estaban construyendo en el astillero tres buques de galeras, dos de los cuales estaban ya casi acabados, y que no pudieron echarse al agua. Tras su exilio, Jaume Pere Jaume asumió el cargo de maestro mayor de galeras.

### **Jerónimo Verde, «menor»<sup>36</sup>, y la reapertura de la fábrica de galeras en Barcelona**

Tras su huida de Barcelona, Jerónimo Verde se desplazó a Cartagena, donde el rey le había nombrado maestro de aja de las galeras de España.

---

(32) Archivo de la Corona de Aragón (ACA), Generalidad, Correspondencia del virrey conde de Santa Coloma, nº 9239, don Bernardino de Marimón al conde de Santa Coloma, Barcelona, 7 de marzo de 1640.

(33) *Ibidem*.

(34) No parece acertado David Goodman cuando afirma: «Los rebeldes ofrecieron una suculenta paga a uno de los maestros constructores del arsenal, Gerónimo Verde»; GOODMAN, D.: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Península, Barcelona, 2001, p. 193. En el documento citado por el autor no consta ofrecimiento alguno por parte de los rebeldes al, por otro lado, maestro mayor de la fábrica de galeras.

(35) Sobre la actividad del astillero durante esos años, véase CHAMORRO ESTEBAN: «Las reales atarazanas de Barcelona en el contexto de la Guerra de los Treinta Años», 307-324.

(36) El epíteto «menor» es nuestro, para diferenciarlo de su padre.

Desde allí se desplazó a El Puerto de Santa María, donde se había establecido la fábrica de galeras dada la imposibilidad de construirlas en Barcelona. A inicios de 1642, estando ya en Cartagena, se le ordenó que comenzase las cortas de madera para el aconcho de las galeras de España<sup>37</sup>. Dos años más tarde dirigió la construcción de un buque de galera en El Puerto de Santa María, donde precisamente pasó el invierno la escuadra de galeras de España<sup>38</sup>. En 1646, en este mismo lugar, comenzó la fábrica de dos galeras más<sup>39</sup>, a razón de 14 reales diarios de sueldo<sup>40</sup>. Sin embargo, en septiembre de 1646 se le adeudaban 1.521 reales y 29 maravedíes. El retraso en las pagas y el exiguo sueldo que cobraba le obligaron, en 1651, a solicitar ayuda económica al rey para sustentar a su familia, por sus más de treinta años de servicio. El rey aceptó la propuesta del Consejo de Guerra de otorgarle 250 ducados por vía de gratificación, «así por ser cierta la relación como por ser el singular maestro de fábrica de galeras que ay en España y haverse venido de Barcelona con fineza de buen vasallo a continuar el servicio de Su Magd en que es muy necesario por lo que mira a su profesión y justo que siendo catalán experimente ayuda y buen pasaje»<sup>41</sup>.

Pese a que no conocemos bien su recorrido durante esos años, en la década de los años sesenta, cuando se reemprendió la actividad en el astillero, Jerónimo Verde se encontraba en Cartagena. Sin embargo, el virrey de Cataluña en 1663, el marqués de Castel-Rodrigo, no pensó en él como primera opción para que se encargase de dirigir la construcción de galeras, sino que creyó conveniente llamar a dos maestros, padre e hijo, de apellido Salinero, «por conocerlos muy bien y que se hallaban con las medidas de un hermano suyo, que fue grande hombre, y cavo maestro del Magistrado de Galeras en Genova». Previamente a su envío a Nápoles, donde se encontraban en ese momento, estos Salinero habían solicitado ir a servir a Cerdeña, donde se aprestaba una escuadra de galeras, o acompañar al marqués de Castel-Rodrigo, por lo que es de suponer que ya se conocían de etapas anteriores. Así, en julio de 1663, el virrey Castel-Rodrigo escribió al virrey de Nápoles, conde de Peñaranda, solicitándole el envío a Barcelona del hijo, llamado Juan Antonio Salinero, pues «estando aca y fabricando una galera los maestros naturales le hurtarian las medidas y se establecería la fabrica como lo estaba antes»<sup>42</sup>. Sin embargo, la respuesta del conde de Peñaranda se haría esperar. Y es que ningún virrey, u

(37) Archivo del Museo Naval de Madrid (AMNM), Colección Vargas Ponce, t. XXVI, doc. 63, Instrucción dada al maestro Jerónimo Verde, Cartagena, 9 de enero de 1642, f. 97.

(38) MIRA CABALLOS: *Las Armadas del Imperio*, p. 160.

(39) Estos dos buques sustituirían a otros dos, ya imposibilitados para la navegación, de la escuadra de España que, ese año de 1646, constaba de siete galeras; BUNES IBARRA: «La defensa de la Cristiandad», p. 97.

(40) AGS, GyM, leg. 3244, «Relación del dinero que de orden de Su Magd se ha remitido para la fábrica del buco de galera que se hace en esta ciudad», El Puerto de Santa María, 2 de septiembre de 1646.

(41) Jerónimo Verde tenía que mantener a su esposa, siete hijos y dos hijas; AGS, GyM, leg. 3311, el Consejo de Guerra al rey, Madrid, 4 de diciembre de 1651.

(42) AGS, E, leg. 3286, nº 179, el Consejo de Estado al rey, Madrid, 16 de julio de 1663.

otra autoridad, dejaría escapar de su jurisdicción a un maestro de hacer galeras, máxime si este gozaba de prestigio, como era el caso de los Salinero. Y eso a pesar de las órdenes del Consejo de Estado, que escribió al conde de Peñaranda para tal efecto<sup>43</sup>.

Mientras tanto, Jerónimo Verde continuaba en Cartagena haciendo labores de reconocimiento y carenado de las galeras<sup>44</sup>, como hizo en julio de 1664 con la capitana de España, que se tenía que reconvertir en real para pasar a la emperatriz Margarita Teresa de Austria a Italia, desde donde continuaría por tierra su viaje hasta Viena<sup>45</sup>. Pero la suerte miró de nuevo a los Verde porque la imposibilidad de que los Salinero abandonaran Nápoles, donde eran tan necesarios para la construcción de galeras como en Barcelona, propició el envío de Jerónimo, de nuevo, a las atarazanas que le habían visto crecer y formarse como maestro de galeras. Pero, es más, lo hacía como maestro mayor de galeras, igualando así lo hecho por su padre en la primera mitad del siglo XVII. Así, la Junta de Galeras informaba al rey de que el marqués de Bayona, capitán general de las galeras de España, proponía que «se mande a Geronimo Verde Maestro mayor de las Atarazanas de Barcelona pase a aquella ciudad donde se han hecho tan ventajosas galeras por la perfeccion de la madera y no viniendo de Napoles los maestros Salineros en Geronimo Verde reconoce bastante suficiencia y quanto antes se empezare será mejor»<sup>46</sup>. Así pues, su traslado a Barcelona sería inmediato.

Sin embargo, la opción de los Salinero no se había desestimado todavía. En enero de 1665, cuando en las atarazanas se debían construir tres galeras y una góndola real para el paso de la emperatriz Margarita Teresa de Austria, el rey escribió al virrey de Cataluña, don Vicente Gonzaga, «que si se hallaren en Genova los maestros llamados los Salineros escriba con aprieto al Duque de Tursisnegozie que venga Juan Antonio á estas fabricasassegurandole se le cumplirá el asiento que hiziese con el»<sup>47</sup>. Es más, añadía el soberano que Jerónimo Verde sería el encargado de realizar el trabajo de maestro mayor de galeras «mientras no hubiera otro». Sin embargo, Gonzaga dudaba de que los Salinero se decidiesen a venir a Barcelona ya que sus pretensiones económicas eran altas.

Jerónimo Verde ejerció su oficio de maestro mayor de la fábrica de galeras en un periodo marcado por los conflictos internacionales en los que se inmiscu-

---

(43) *Ibidem*, nº 178, el Consejo de Estado a don Pedro Fernández del Campo, Buen Retiro, 18 de julio de 1663.

(44) Desde la década de 1660, Cartagena se erigió en la principal base de operaciones de la escuadra de España; MIRA CABALLOS: *Las Armadas del Imperio*, p. 161.

(45) «Digo yo, Geronimo Verde Maestro Mayor de fabrica de galeras que de orden del Exmo. Sr. Marques del Visso y de Bayona, Capitan General de las Galeras de España, he reconocido la Capitana de dicha esquadra y he visto lo que se le ha hecho para su fortificación y no hallo aya hecho movimiento ninguno y conforme a mi saber y entender la hallo suficiente para pasar a Italia ó a donde fuere menester desembarcar la Sra. Emperatriz»; AGS, GyM, leg. 3352, Jerónimo Verde, Puerto de Cartagena, 25 de julio de 1664.

(46) *Ibidem*, la Junta de Galeras al rey, Madrid, 23 de abril de 1664.

(47) *Ib.*, don Vicente Gonzaga al rey, Barcelona, 24 de enero de 1665.

yó la Monarquía: la Guerra de Devolución (1667-1668), la guerra franco-holandesa (1672-1678) y la revuelta de Mesina (1674). En este contexto bélico, las galeras continuaron desempeñando un papel auxiliar<sup>48</sup>, aunque de gran importancia, como el continuo traslado de infantería, el abastecimiento a las plazas españolas repartidas en el Mediterráneo y algunas operaciones de abordaje. En este sentido, afirma Antonio Espino López que, durante la guerra franco-holandesa, las operaciones de las galeras en Mesina y Cataluña dispararon los gastos para su mantenimiento<sup>49</sup>. A ellos habría que sumar los de construcción de las que se hicieron en esos años en las atarazanas de Barcelona, bajo la dirección de Jerónimo Verde. Las nuevas ordenanzas de galeras, de 1683, que afectaban principalmente a evitar una ornamentación excesiva de los buques<sup>50</sup>, cogieron al maestro ya en el ocaso de su vida y con poco tiempo para aplicarlas.

A su muerte, en 1684, Jerónimo Verde era algo más que un maestro de aja. El desempeño del cargo de maestro mayor de galeras le granjeó beneficios y le permitió distanciarse social y económicamente del resto de maestros<sup>51</sup>. Su inventario *post mortem*, aunque no deja de ser el propio de un artesano, refleja, eso sí, una mayor riqueza<sup>52</sup>. La familia Verde habitaba una casa dentro de las propias atarazanas; además, poseía otra casa en la calle de Sant Pere Més Baix, en el barrio de Sant Pere. También poseía una barraca en la playa de mar, junto al almacén de la Marina, que dejó en herencia a su hijo Luis Verde. En los inventarios hechos por el notario Eudald Rotllan aparecen numerosos cuadros, en su mayor parte de temática religiosa, otros tantos de países, y dos retratos del rey Carlos II, uno de ellos de gran tamaño. Pocos eran los que podían tener un retrato del rey en su propia casa. También tenía un buen número de libros de diferentes temáticas, entre los que había cuatro tomos de una Crónica de España, un libro de la historia del rey don Fernando el Católico, algunos libros de memorias de Barcelona, y numerosos libros de comedias y otros tantos papeles volanderos. Lamentablemente, en el inventario no aparece citado ningún tratado sobre construcción naval, aunque es muy posible que lo tuviera. Sin embargo, como los maestros mayores de galeras basaban su trabajo en la tradición constructiva y el conocimiento de las medidas, que transmitían oralmente, es muy posible que no supieran interpretar dichos tratados. No obstante, nos encontramos ante un maestro que sabía leer y escribir y que, por su oficio, estaba en contacto con gente de muy diversa índole que le permitía ampliar su red de contactos: capitanes y oficiales de las galeras y de otros navíos, ministros reales, etc.

(48) BUNES IBARRA: «La defensa de la Cristiandad», p. 98.

(49) ESPINO LÓPEZ, A.: *La frontera marítima de la Monarquía. La marina de Carlos II*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019, p. 169.

(50) BUNES IBARRA: «La defensa de la Cristiandad», p. 99.

(51) Sobre la diferenciación social entre maestros de aja y calafates, así como entre otros oficios del mar, véase GARCÍA ESPUCHE, A.: «Espais urbans de la gent de mar: Barcelona segles XIV a XVIII», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, núm. 15, 2007, pp. 36-53.

(52) Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona (AHPB), notario Eudald Rotllan, 843/11, *Liber Inventariorum*, 1680-1687, Barcelona, 30 de septiembre de 1684.

## Bartolomé Jerónimo Verde y la Guerra de los Nueve Años

Bartolomé Jerónimo Verde sucedió a su padre en el cargo de maestro mayor de galeras. Lo hizo en unos momentos difíciles para la Monarquía, inmersa en la Guerra de los Nueve Años contra la Francia de Luis XIV. Para los habitantes del Principado, la década de los noventa del siglo XVII fue muy dura a causa de la guerra, con buena parte del norte de Cataluña ocupado por sus tropas y una potente flota bloqueando puertos y amenazando con bombardeos, como hicieron en 1693 y 1697. A todo ello cabe sumar el sufrimiento que comportaron los rigurosos y gélidos inviernos que se vivieron durante esos años. La Monarquía precisó renovar continuamente los buques de sus galeras, que sufrieron más de la cuenta por los numerosos temporales que tuvieron que soportar. Así que Bartolomé Jerónimo Verde tuvo que desempeñar su cargo en pleno conflicto con Francia, que había ocupado, además, zonas estratégicas para la obtención del mineral de hierro con el que hacer la clavazón y los herrajes de las galeras, y de maderas para construir los buques.

En 1691 hizo una relación de las piezas de madera que eran necesarias para construir una galera, junto a su hermano Luis Verde y al maestro entretenido Pedro Llopart. Ambos hermanos, Bartolomé Jerónimo y Luis, controlaban entonces el astillero. En la luna de agosto de 1692, Luis Verde se dirigió a las montañas del Montseny, junto con el maestro mayor remolar de las galeras, para talar 150 hayas de donde obtener astillas para remos. Las más valoradas eran las de los bosques de Nápoles. Sin embargo, Luis pudo comprobar que la madera era de mala calidad, y de 70 astillas que abrieron, solo pudieron obtener 12 remos<sup>53</sup>. Ciertamente, las hayas del Montseny no eran de la misma calidad que las napolitanas o las navarras porque, pese a que el aspecto exterior del árbol era bueno, al abrirlo, su madera era muy vidriosa y llena de nudos. Tendrían que seguir trayéndolas de Nápoles, con los mayores costes que eso comportaba.

A primeros de 1693, visto el estado de las galeras de España que invernan en Cataluña<sup>54</sup>, el rey ordenó la construcción de un buque para galera capitana y otro para galera sencilla, por lo que se envió al monte a Bartolomé Jerónimo Verde para supervisar las cortas de madera. Sin embargo, al partir al bosque el maestro mayor junto con un entretenido de las atarazanas, se tuvo que paralizar la producción de los buques que estaban en construcción porque no había nadie para dirigir las obras. Así lo expresaba don José de Marimón al comisario general de Cruzada, don Gonzalo Fernández de Córdoba:

«A vista de lo referido y haver tenido que cesar la fabrica y dentro de pocos días tener de marchar al monte el maestro mayor y un entretenido que no hay otro (por haver muerto Alexos Llunell) a cortar madera para dos buques y tener de

---

(53) AMNM, Ms. 2344, *Libre haont se copiaran las cartas que scriure tocants a fabricas de Galeras*, don José de Marimón a don Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 11 de noviembre de 1692, f. 71.

(54) ESPINO LÓPEZ: *La frontera marítima de la Monarquía*, p. 174.

entretenerse en desbastarla lo que ha menester muchos días por lo menos hasta Navidad, con que será preciso suspenderlo porque faltando el Maestro Mayor falta quien dé las medidas y no puede a un mismo tiempo acudir a dos partes»<sup>55</sup>.

La labor de los entretenidos en las atarazanas era muy importante porque, en opinión del superintendente, «son unos sujetos los más practicos della que cuidan de dar las medidas cuando se labra la madera y ver asentar las piezas en los buques ajustándolas como se debe, que vienen a ser como ayudantes del Maestro Mayor, respecto de que este (siendo muchos los maestros de haca que trabajan) no pueden asistir a todas»<sup>56</sup>. Ciertamente, la muerte de Alexos Llundell había dejado la fábrica de galeras sin uno de sus entretenidos, quedando únicamente dos, Luis Verde, hermano del maestro mayor Bartolomé Jerónimo, y Pedro Llopart. Además, Llundell había contratado un asiento de construcción de una galera que ahora quedaba sin su dirección. Por eso el superintendente solicitaba que se suspendiese la fábrica de la galera hasta febrero del año siguiente, cuando el maestro Verde hubiese regresado de las cortas y conducción de la madera hasta las atarazanas, como así se hizo. Reemprendidos los trabajos, la galera sencilla se varó en septiembre de 1694 e, inmediatamente, se hizo subasta para la construcción del buque de galera capitana. Al no presentarse nadie, el superintendente Marimón propuso que la construyera el entretenido Pedro Llopart, quien se comprometió a fabricarla en diez meses, por 60.000 reales de arditos, equivalentes a 1.090 doblones y 50 reales. Eso sí, los materiales corrían a cuenta de la administración real, así como la escultura y dorado de la popa, por ser galera capitana, que corría por cuenta de la escuadra de galeras. Todavía a primeros de 1696 no se había nombrado un nuevo entretenido para sustituir al fallecido Llundell.

Luis Verde y Pedro Llopart se quejaron en numerosas ocasiones de que su sueldo, que procedía de lo recaudado de las Tres Gracias, no estaba situado en dichos privilegios eclesiásticos, como sí lo estaba el del maestro mayor Bartolomé Jerónimo. Por eso enviaron sendos despachos a la Corte solicitando que se les situase el sueldo, para mayor seguridad de cobro. Para ello contaron con el apoyo del superintendente y del maestro Bartolomé Jerónimo, «por ser muy conveniente al servicio de V. Magd. el mantener estos hombres por no haver otros de quien poderse valer en caso de faltar el Maestro Mayor y así es bien se dé forma para que se puedan mantener»<sup>57</sup>. Sin embargo, también este solicitaba un incremento de sueldo, porque con los 35 escudos que cobraba al mes no le llegaba para alimentar a su mujer y sus ocho hijos. En 1695, el Consejo de Aragón elevó al rey un memorial de Bartolomé Jerónimo Verde en el que pedía cobrar 50 escudos al mes, como habían cobrado su padre y abuelo, que ocuparon el mismo puesto, en lugar de los 35 escudos que recibía en esos

---

(55) AMNM, Ms. 2344, *Libre haont se copiaran...*, don José de Marimón a don Gonzalo Fernández de Córdoba, Barcelona, 15 de agosto de 1693, f. 23.

(56) *Ibidem*, 4 de febrero de 1696, f. 38.

(57) *Ib.*, 10 de abril de 1694, f. 97.

momentos. Además, también solicitaba que el rey lo incluyese en las insaculaciones para sexto *conceller* de Barcelona por el gremio de marineros de la ciudad. Bartolomé Jerónimo había servido en las atarazanas por más de cuarenta años, en los que había construido numerosas galeras, y últimamente dos buques de capitana, dos de patrona y tres sencillas, más otras tres que se estaban construyendo en ese momento. Además, contaba con el aval de los servicios prestados por sus familiares: los sesenta y dos años servidos por su padre, Jerónimo; los más de cuarenta por su abuelo, del mismo nombre; y los de sus tíos Juan Bautista Verde, con más de treinta años de servicio; Andrés Verde, con veinticinco, y Nicolás Verde, que sirvió dieciocho años.

Bartolomé Jerónimo era ya mayor y su salud andaba algo quebrantada, como advertía el superintendente Marimón a don Gonzalo Fernández de Córdoba en mayo de 1696<sup>58</sup>. Así, al trabajo diario en el astillero se sumaban las asistencias a los bosques a realizar las cortas de madera, que sin duda contribuyeron al empeoramiento de la salud del maestro mayor. Sin embargo, el maestro todavía tuvo que ver cómo, en 1697, la Armada francesa bombardeaba y ocupaba durante unos meses Barcelona. Durante ese tiempo, el trabajo en las atarazanas se detuvo, y solo volvió a la actividad tras la devolución de la ciudad a Carlos II, después del tratado de Riswick. Bartolomé Jerónimo Verde continuó trabajando en el astillero y en 1700 volvió a solicitar el incremento de sueldo y la insaculación en las balotas para sexto *conceller* de Barcelona, y aunque el rey aceptó esta última petición, Bartolomé Jerónimo no resultó elegido para ocupar este puesto.

### **Luis Verde, maestro mayor de la fábrica de galeras en el reinado de Felipe V**

Como ya pasara en la Guerra de los Segadores, con el estallido de la Guerra de Sucesión, tanto el superintendente Marimón como el maestro mayor Verde tuvieron que exiliarse por ser favorables a la causa felipista. No sabemos cuál fue el destino de los Verde durante la guerra, pero sí sabemos que, una vez acabada, Bartolomé Jerónimo Verde se encontraba en Nápoles, por un documento que lo sitúa en la ciudad partenopea<sup>59</sup>.

Tras la Guerra de Sucesión a la Corona de España, a diferencia de lo que pasó en la anterior contienda, se decidió que se reabriera la fábrica de galeras de manera inmediata. El rey tenía claro que necesitaba crear una Armada potente y reforzar la escuadra de galeras de España si quería recuperar los territorios italianos perdidos tras el Tratado de Utrecht. Las galeras, pese a que ya no eran esenciales en la guerra en el mar y a que ya no gozaban del prestigio de las centurias pasadas, eran todavía muy importantes para algunas funciones de la guerra, como las operaciones anfibia, el transporte de infante-

---

(58) Ib., 25 de mayo de 1696, f. 118.

(59) AMNM, caja 871, nº 2, Barcelona, 20 de julio de 1715.

ría y pertrechos, el bloqueo y protección de puertos o la persecución de naves piratas y corsarias<sup>60</sup>. Además, participaron como embarcaciones auxiliares en todas las acciones navales que se llevaron a cabo en el Mediterráneo en esos años. Además, las galeras españolas del siglo XVIII adoptaron el estilo francés, por lo que fueron de mayor tamaño<sup>61</sup>, con una arboladura más compleja, compuesta, ahora, de tres palos, con un complejo juego de velas para aprovechar mejor los vientos<sup>62</sup>. Cabe decir, en este sentido, que las galeras francesas gozaron de su máximo esplendor durante la segunda mitad del siglo XVII, cuando ya las galeras españolas habían dejado de enseñorear el Mediterráneo occidental. Es por esto por lo que surgen tratados franceses de construcción de galeras, todo lo contrario que en España.

El rey eligió a don José de Marimón, de nuevo, superintendente de las atarazanas, con lo que la familia Marimón, ya con el título de marqueses de Cerdañola, continuó monopolizando el cargo como venía haciendo desde la segunda década del siglo XVII. Enseguida don José de Marimón propuso como maestro mayor de galeras del astillero a Luis Verde, que gozaría del mismo sueldo de 35 escudos al mes que tenía su hermano Bartolomé Jerónimo Verde<sup>63</sup>. De esa cantidad, cinco escudos serían para un mozo. Asimismo, el rey aceptó que se pagasen 15 escudos al mes a cada uno de los cuatro entretenidos que había en el astillero (Francisco Verde, Josep Llopart, Francisco Ferrer y Francisco Preses) y al maestro mayor de los calafates, Francisco Vila. Estos sueldos estarían situados, como ya lo estaban antes de la guerra, en los caudales de la cruzada, el subsidio y el excusado. Tras algunas dudas acerca de quién debía despachar los títulos de oficiales de las atarazanas, finalmente se despacharon por la Secretaría de Guerra, parte de mar<sup>64</sup>.

Enseguida se iniciaron los trabajos de tala de árboles, que quedaron concluidos antes de que acabase la menguante de la luna de agosto, y se inició el desemboscado y transporte de la madera hasta el astillero. Una vez llegada la madera, Luis Verde comenzó la construcción de dos buques de galera ordinaria para la escuadra de España. En 1717 el rey encargó la construcción de dos buques más, cuya fábrica quedaba al cuidado directo del intendente de Cataluña, don Rodrigo Caballero. El maestro mayor también se encargó de

---

(60) ESPINO LÓPEZ: *La frontera marítima de la Monarquía*, pp. 162-163. Sobre el papel de las galeras en época moderna, véase también BUNES IBARRA: «La defensa de la Cristiandad», 77-99.

(61) En este sentido, Pedro L. Fondevila afirma que una galera sencilla del siglo XVIII tenía el mismo tamaño que una patrona de la centuria anterior; FONDEVILA SILVA, P.L.: «Las galeras de España del siglo XVIII», *Revista General de Marina*, núm. 247, 2004. Artículo reproducido por Félix Moreno Sorli, en la revista *Todo a bordo*, con el título «Modelo de la galera Santiago y las galeras de España del siglo XVIII», <https://www.todoabordo.es/historia/modelo-de-la-galera-santiago-y-galeras-espana-siglo-xviii/>.

(62) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA: «Tipología naval española...», p. 33.

(63) AMNM, caja 751, nº 1, don Juan Antonio Gil de Tahoda a don José de Marimón, Madrid, 8 de junio de 1715.

(64) *Ibidem*, nº 2, don José de Marimón a don Juan Antonio Gil de Tahona, Barcelona, 15 de junio de 1715.

estimar el porte de las embarcaciones fletadas por Felipe V para sus campañas en Italia. Así, a finales de 1718 certificó «que de orden del Ille. Señor Don Rodrigo Cavallero superintendente General deste Principado de Cataluña he visto y reconocido y medido el navío nombrado *La Galera Amable*, mandada por el capitán Juan Batista Jordan y digo que según mi entender es del porte de quatrocientas y cinquenta toneladas y asi mismo será su valor de dicho navío de dose mil pesos»<sup>65</sup>.

Luis Verde trató de asegurarse el puesto de maestro mayor consiguiendo apoyos dentro de las atarazanas. Para ello concertó el matrimonio de su hijo José Verde con Paula Preses, hija de Francisco Preses, uno de los entretenidos del astillero<sup>66</sup>. Sin duda, este matrimonio reforzaba su posición ya que, junto a Francisco Verde, su hijo José y su consuegro Francisco Preses, conformaba un núcleo de poder dentro del astillero. Y bien hacía el maestro mayor porque, al parecer, no gozaba de plena confianza por parte de las autoridades y oficiales de las galeras, quienes denunciaban la existencia de defectos en los buques últimamente fabricados en las atarazanas, lo que impedía su correcta navegación. Por eso, en 1722, Felipe V ordenó la construcción de dos galeras sencillas en el astillero barcelonés, pero no se podría iniciar su fábrica hasta que no estuviese en la ciudad el maestro italiano Antonio Maria Canali, que era el maestro de azuela de la galera *San Genaro*, de la escuadra de España, quien se encargaría de dirigir los trabajos.

El rey decidió que Canali, que estaba en Cartagena en aquellos momentos, «se aboque con Luis Verde y juntos tracen dispongan y den las medidas a los buques que se han de fabricar para que de esta suerte puedan salir con toda aquella perfeccion que yo deseo y me persuado se conseguirá con la asistencia de estos dos maestros, pues estoy informado que el de Cartagena es uno de los mas diestros que hay hoy, a que se añade estar este comprehensor de todos los defectos que se han reconocido en las seis galeras de la escuadra, y como tal solicitará su enmienda conforme se vayan fabricando»<sup>67</sup>. Es decir, al ser Canali un maestro de azuela de las galeras y estar en Cartagena, tenía conocimiento del estado de cada una de ellas y de sus defectos a la hora de navegar, algo que no estaba al alcance de los maestros de azuela y calafates de tierra<sup>68</sup>.

Por su parte, Luis Verde aseguraba desconocer los defectos que se suponía tenían los buques que últimamente se habían construido en las atarazanas, y

---

(65) ACA, Bailía General del Real Patrimonio, Manuales de la Intendencia, nº 110, f. 2, Barcelona, 1 de enero de 1719.

(66) AHPB, notario Isidro Famades i Morell, 916/12, f. 179, Capítulos matrimoniales y concordias, Capítulo matrimonial de José Verde y Paula Presas, Barcelona, 6 de junio de 1721.

(67) AMNM, caja 871, doc. 9, don Juan de Ramírez a don Juan Antonio de Marimón, Madrid, 19 de diciembre de 1722.

(68) Antonio Maria Canali siguió trabajando en las atarazanas de Barcelona como maestro de galeras, gozando del mismo sueldo que el resto de entretenidos hasta agosto de 1731, en que se convirtió en maestro mayor de la escuadra de galeras de España; AMNM, caja 871, doc. 50, don Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general, Barcelona, 25 de agosto de 1731.

no dudaba en colaborar con Antonio Canali para subsanar los errores. En este sentido, el maestro mayor del astillero no podía negarse a cumplir las órdenes reales, ya que su posición podría peligrar. Su situación al frente del astillero era muy distinta de aquella que tuvo su abuelo Jerónimo Verde en las décadas de 1620 y 1630. La llegada de Antonio Maria Canali se retrasaba, por lo que el comisario general de Cruzada ordenó que Luis Verde comenzase la construcción de la primera galera. Cuando Canali llegó a Barcelona, el 11 de febrero de 1723, encontró «asentada la quilla y colocada la roda de popa y proa y trabajada la del otro buque, los gálibos hechos»<sup>69</sup>. Canali comprobó que los gálibos eran diferentes de los de las últimas galeras: se había añadido una gua más de largo, alcanzando la galera las 62 guas, «que es quanto puede darse a una galera sencilla»<sup>70</sup>. Canali dio el visto bueno a las medidas de la galera:

«Que los gálibos hechos son buenos, el grueso de la ligazón tiene el correspondiente, solamente reparo que el galio de las estamaneras por la parte de arriba habían de tener una onza más de ancho, por razón que siendo la parte por donde trabaja mas la galera; y en donde baten las olas del mar, seria de sentir (salvo el mejor parecer) que en adelante se le podría dar la onza de ancho referida»<sup>71</sup>.

En cuanto a la clavazón, Canali consideró que era adecuada, aunque la medida de los pernos que él había traído de Cartagena era algo más gruesa. En general, Canali estaba de acuerdo con el planteamiento y las medidas propuestas por el maestro Luis Verde, salvo algunos retoques<sup>72</sup>.

Las libranzas con los sueldos de los oficiales y la maestranza de las atarazanas se expedían cada cuatro meses. Por eso, en abril de 1723 a Luis Verde se le entregaron los cuatro primeros sueldos del año, que sumaban 1.400 reales de plata doble, a razón de 350 reales mensuales. En esos momentos se estaban construyendo dos galeras ordinarias y, en cuanto se terminasen, se debía dar comienzo a un buque para galera capitana y otro para patrona. Felipe V estaba dispuesto a renovar todos los buques de la escuadra de galeras de España. Sin embargo, Luis Verde tuvo muchas dificultades para llevar a cabo su trabajo, porque buena parte de las atarazanas de Barcelona estaban ocupadas por el arma de artillería, que cada vez quitaba más arcos para la construcción de galeras, y todo ello pese a las órdenes del rey de que se desembarazasen estos arcos porque la fábrica de galeras era prioritaria.

A pesar de las dificultades, la galera capitana construida resultó de gran calidad. Así, a inicios de 1625, el inquisidor general y comisario general de

---

(69) AMNM, caja 871, n° 17, don Juan Antonio de Marimón a Antonio Maria Canali, Barcelona, 20 de febrero de 1723.

(70) *Ibidem*, n° 16, Antonio Mara Canali a Juan José López Llereno, sin fecha.

(71) *Ib.*, n° 17, Antonio Maria Canali a don Juan Antonio de Marimón, Barcelona, 2 de marzo de 1623.

(72) «En todo lo demás no se me ofrece que decir a V S, solamente considero conveniente de prevenirle, y suplicarle, que si se ha de cortar alguna ligazón de planes y estamaneras, se procurase cortar de cada tronco dos piezas, que sería muy conveniente para afirmar y confirmar la obra»; *ibidem*.

Cruzada le escribía al superintendente Marimón: «Cada día se aumentan las voces de la bondad de la nueva Capitana; y yo doy a V. S. la enhorabuena por la mucha parte que en esto ha tenido»<sup>73</sup>.

Tras el varo de la capitana, se encargó la construcción de la galera patrona y de otro buque para sustituir a la galera *Santa Teresa*, que no aguantaría la campaña de 1626. Durante los años siguientes, Luis Verde continuó dirigiendo la construcción de galeras, siempre siguiendo la premisa de sustituir buques en mal estado por otros nuevos, o construirlos nuevos en caso de pérdida por naufragio o combate.

### José Verde: declive y clausura del astillero

No sabemos en qué fecha falleció Luis Verde, pero sí es seguro que en 1731 su hijo José Verde ya era el maestro mayor de galeras, aunque de manera interina. En febrero de 1732, José Verde se lamentaba al superintendente don Juan Antonio de Marimón de que, desde que había sido nombrado por el rey maestro mayor de galeras interino de la fábrica de galeras, no había cobrado nada en función de su oficio, recibiendo, tan solo, el sueldo que anteriormente tenía. Por eso reclamaba que se pagase a razón del cargo ocupado<sup>74</sup>. La confirmación del puesto de maestro mayor interino para José Verde dejaba libre una plaza de entretenido, para la que rápidamente José Verde propuso a su cuñado, Francisco Preses<sup>75</sup>. Este hecho era muy importante para afianzar la posición en el astillero del nuevo maestro mayor de galeras. El propio Juan Antonio de Marimón afirmaba acerca de Francisco Preses que «toda su vida ha trabajado en las Atarazanas y otras partes donde ha tenido que aprender y dar a conocer su habilidad y para declarar a Vuestra Excelencia de una vez le tengo en tan buen concepto que si faltase hoy Verde es el que ha de sustener el buen crédito de esta fábrica»<sup>76</sup>.

La posición de José Verde se vio favorecida por el ascenso, un año antes, de Antonio Maria Canali al oficio de maestro mayor de las galeras de España, en recompensa por sus largos años de servicio, lo que había librado a José de un posible, y acreditado, competidor al oficio de maestro mayor. Canali volvía a embarcarse en las galeras y dejaba las atarazanas. Además, el rey no aceptó la pretensión de Juan Tizón, maestro de aja en las galeras de España, de ocupar el puesto que Canali dejaba vacante en las atarazanas<sup>77</sup>.

---

(73) Ib., nº 22, el obispo inquisidor general a don Juan Antonio de Marimón, Madrid, 20 de enero de 1625.

(74) Ib., nº 61, don Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general, Barcelona, febrero de 1732.

(75) Ib., nº 64, el obispo inquisidor general a don Juan Antonio de Marimón, Madrid, 23 de febrero de 1732.

(76) Ib., don Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general, Barcelona, 16 de febrero de 1732.

(77) Ib., nº 51, el obispo inquisidor general a don Juan Antonio de Marimón, Madrid, 13 de septiembre de 1731.

Ese año de 1731, la galera *Santa Teresa* sufrió un temporal a la altura de Palamós, logrando llegar al puerto de Barcelona en muy malas condiciones. Entonces el superintendente Marimón envió al maestro José Verde y a sus compañeros a evaluar los desperfectos de la galera. Por otro lado, el comandante de la escuadra de España, don Miguel Reggio, aconsejaba que se utilizase madera de roble para las crujías de las galeras, en lugar de madera de pino melis de los montes de Tortosa, como se venía haciendo tradicionalmente, porque en todas las atarazanas extranjeras así se hacía. Por eso, el superintendente de las atarazanas, cumpliendo las órdenes del comisario general de Cruzada, don Juan de Camargo, envió al maestro mayor de galeras, Juan Verde, junto con el maestro de popas Carlos Llopart, para inspeccionar los bosques en busca de robles adecuados a los montes del Montseny, reserva habitual de madera para las atarazanas<sup>78</sup>. Así que, por el mal estado de la *Santa Teresa*, que recordemos era un buque relativamente nuevo, se ordenó la construcción de dos buques más, que ahora deberían llevar la crujía hecha con piezas de roble y no de pino.

No obstante, como le ocurrió a su padre, José Verde también vio su trabajo cuestionado por los oficiales de las galeras. En 1732 se ordenó la construcción de un buque para galera capitana y otro para galera sencilla. Sin embargo, el teniente general de las galeras de España, don Miguel Reggio, creyó conveniente que Jerónimo Errante y Juan Bautista Bolarín, respectivamente maestros de aja de las galeras capitana y patrona de España, asistiesen a los trabajos de construcción junto al maestro mayor de galeras y el resto de la maestranza, pues por «haber concurrido en Génova a la construcción y varo de la *San Genaro*, están bien enterados de las proporciones y modo de ajustar las piezas, lo que se ejecuta en Italia con mucha perfección»<sup>79</sup>. Claro está, esto era un varapalo para el trabajo de José Verde y de las atarazanas de Barcelona. El superintendente Marimón salió en defensa de su astillero y de sus trabajadores:

«El maestro mayor, con asistencia de los maestros entretenidos de la fábrica, perfeccionó los gálibos bajo los cuales se empezó la construcción de los dos buques de galera Capitana y sencilla a primeros del mes de agosto próximo pasado, en cuya obra no parece que puedan los que expresa el Sr. Miquel Reggio censurar lo hecho porque como sabe Su Excelencia no tienen práctica fundamental de construcción sino del trabajo que se hace entre año en los aconchos de la escuadra (...), y por lo que toca ajustar las piezas no son mejores los maestros de hacha

---

(78) Sobre la madera utilizada para la construcción de galeras en Barcelona, véase CHAMORRO ESTEBAN, A.: «Bosques y galeras: la explotación maderera para la construcción naval en las Atarazanas de Barcelona (1573-1746)», en TRÁPAGA, K., y LABRADOR, F. (coords.): *Recursos naturales en la Península Ibérica: los aprovechamientos forestales e hídricos (siglos XV-XIX)*, monográfico de *Tiempos Modernos. Revista electrónica de Historia Moderna*, núm. 39, 2019/2, 374-395.

(79) AMNM, caja 871, nº 67, el obispo inquisidor general a don Juan Antonio de Marimón, Madrid, 30 de agosto de 1732.

de Italia que los que trabajan de la costa de este Principado con mucha práctica y prolijidad dejan las piezas bien perfectas»<sup>80</sup>.

Sin duda, Miguel Reggio era uno de los mayores enemigos del trabajo realizado en las atarazanas de Barcelona, y continuo instigador de que la construcción de galeras se hiciese en Génova. Reggio y sus oficiales también acusaban a la maestranza de las atarazanas de utilizar madera verde en la construcción de los buques. Sin embargo, tanto el inquisidor general y comisario general de Cruzada como el superintendente Marimón supieron defender la labor de José Verde y sus compañeros, y la galera capitana se varó con éxito en 1733. Al año siguiente, el maestro mayor, junto con Francisco Verde, Francisco Preses y el comisario real de montes y plantíos del Principado, don Marcos de la Llera, iniciaron los trabajos de corta de madera para dos buques más. A pesar de las críticas de los oficiales de las galeras, las atarazanas de Barcelona seguían gozando de la confianza del rey. Sin embargo, la maestranza del astillero cada vez tenía menos espacio para construir los buques, ya que el arma de artillería continuaba ocupando grandes espacios del edificio, con lo que el problema se enquistó sin llegar a una solución que permitiese continuar la fábrica de galeras con normalidad.

Pero las críticas de los ministros de las galeras llegaron a la Corte, y el astillero estuvo en el punto de mira de las autoridades regias, obligando al rey a tomar medidas. El 2 de octubre de 1735, Felipe V mandó «que el maestre constructor de esta atarazanas obre en la construcción de los buques de galera con las reglas que se fabrican en Nápoles y que se obligue a el expresado pase a aprenderlas o enterarse de ellas para sujetarse en todo a sus construcciones, las que en adelante se fabricasen»<sup>81</sup>.

Sin duda, este era un varapalo para el maestro José Verde y para todo el astillero. El superintendente don Juan Antonio de Marimón mandó que José Verde y Francisco Preses, el menor, pasasen con la mayor brevedad al arsenal de Nápoles para aprender el modo de operar de los maestros que allí trabajaban. Llegaron a la ciudad partenopea a finales de marzo. Su estancia no sería muy prolongada y deberían estar de regreso en Barcelona para dirigir el varo de los dos buques de galeras que se estaban fabricando en las atarazanas. A finales de mayo, varios profesionales de las galeras, reunidos en la dársena de Nápoles, elaboraron un informe donde reflejaron las causas de la mala calidad de los buques contruidos en Barcelona y las posibles soluciones. Todos ellos firmaron el documento que llegaría al rey, incluidos los maestros Verde y Preses<sup>82</sup>. Los citados maestros encontraban la principal causa de la poca dura-

---

(80) *Ibidem*, don Juan Antonio de Marimón al obispo inquisidor general, Barcelona, 6 de septiembre de 1732.

(81) *Ib.*, nº 92, don Juan Antonio de Marimón al obispo de Málaga, Barcelona, 17 de marzo de 1736.

(82) Los autores y firmantes de dicho documento fueron: Juan Bautista Bolarín, maestro de aja propietario de la galera capitana de España; Juan Tizón, maestro de aja propietario de la galera patrona de España; Pedro Casiano, maestro de aja de respeto de la capitana de España;

ción de los buques en la utilización de madera verde y de mala calidad. Además, el hecho de que el corte se hiciera por asiento en muy breve tiempo y de su utilización prematura en el astillero, sin dejar madurarla, contribuía a su mala calidad. Por eso aconsejaban que el corte de la madera se hiciera por administración, como anteriormente se hacía. Otras medidas se referían a las proporciones de las piezas (rodas, raigadas, contrarraigadas, etc.) A los nuevos buques, en especial a las capitanas, se les debía dar más plan, para evitar que se pudriese la crujía como había sucedido. También denunciaban la utilización de herraje de mala calidad, así que el utilizado a partir de ese momento debía ser mejor.

José Verde y Francisco Preses firmaron el documento, donde se comprometían a subsanar todos estos errores y utilizar mejores materiales y, hecho esto, se embarcaron a finales de mayo para regresar a Barcelona. Sin embargo, no tomaron rumbo directo a Barcelona, sino que previamente visitaron los arsenales de Civitavecchia, Pisa y Génova, donde pudieron «observar y enterarse del modo de las construcciones de los buques de galera donde no han encontrado cosa particular que exceda a las de España en construcción y fortificación»<sup>83</sup>.

A finales de junio de 1736 desembarcaron en Barcelona, donde dieron cuenta al superintendente don Juan de Marimón de todo lo visto y observado. Este defendía la gestión de su astillero afirmando que utilizaban el mineral de hierro del valle pirenaico de Querol, el mejor del Principado, para el herraje y la clavazón. En cuanto al pudrimiento de las crujías, lo achacaba a la sustitución del pino melis, que se había utilizado tradicionalmente, por el roble del Montseny, que no era de la misma calidad que los robles de otras zonas de la Península. Además, el superintendente le explicaba al obispo de Málaga, comisario general de Cruzada y, por tanto, máxima autoridad de la gestión de las galeras de España, las dificultades que tenía la maestranza del astillero, con más de la mitad de los arcos ocupados por el arma de artillería. A finales de septiembre de 1736, el obispo de Málaga se congratulaba del varo de los dos nuevos buques de la galera patrona y de la *San Felipe*, «y que de presente no se haya encontrado con ningún defecto, y que el tiempo manifieste que en bondad, navegación y demás circunstancias sean tan correspondientes como se ha visto en los que dejan de desecho»<sup>84</sup>.

Sin embargo, en un reconocimiento hecho a ambas galeras en Cartagena en enero de 1738, ya se detectaron defectos graves en las crujías, cuyas piezas

---

Juan Bautista Canali, maestro de aja de respeto de la patrona de España; Fernando Sánchez, calafate mayor de la galera capitana de España; Jerónimo Mirón, calafate de respeto de la capitana de España; José Verde, maestro mayor de la fábrica de galeras de las atarazanas de Barcelona; Francisco Preses, maestro de aja entretenido de la fábrica de galeras de las atarazanas de Barcelona; Sebastián Cussi, maestro constructor de navíos y galeras de Su Majestad en el Real Arsenal de Nápoles; ibídem, n.º 94, Dársena de Nápoles, 21 de mayo de 1736.

(83) AMNM, caja 871, n.º 94, don Juan Antonio de Marimón al obispo de Málaga, Barcelona, 30 de junio de 1736.

(84) Ibídem, n.º 97, el obispo de Málaga a don Juan Antonio de Marimón, Madrid, 22 de septiembre de 1736.

estaban podridas<sup>85</sup>. El problema era que la madera de roble utilizada era de mala calidad porque «guardaba mucha humedad y al tiempo que se va secando queda totalmente gastada hasta el corazón»<sup>86</sup>. Por eso, tanto el maestro mayor como el resto de oficiales del astillero recomendaron al superintendente volver a utilizar madera de pino melis para las crujías, como siempre se había hecho, ya que la de los últimos cuatro buques que se habían montado con madera de roble se había podrido al poco de echarse al agua. Ante la evidencia, los ministros de las galeras tuvieron que aceptar la proposición del superintendente, y se volvieron a montar crujías con madera de pino melis de Tortosa.

La fábrica de galeras continuó con su actividad. Sin embargo, los buques construidos entrando la década de 1740 fueron hechos todos mediante el sistema de asientos, porque resultaba más barato. Los contratistas se comprometían a construir la galera por cierta cantidad, poniendo ellos, ahora sí, todos los materiales. La obras de construcción, eso sí, las continuaría dirigiendo el maestro mayor José Verde, aunque cabe pensar que tanto él como la maestranza del astillero sufrirían mayores presiones por parte de los asentistas, para conseguir el mayor ahorro posible y obtener ellos beneficio económico. En junio de 1741, los asentistas Francisco Antonio Vendomet, Francisco Ventura Herrero y Ramón Canals contrataron con la Monarquía la construcción de dos buques de galeras<sup>87</sup>. Sin embargo, se volvió a utilizar el roble para las piezas de crujía y, en este caso, se enviaron desde Cartagena. Y es que los oficiales de las galeras todavía pensaban que era mejor ponerlas de roble, eso sí, no del Principado, sino de Nápoles o de los montes cántabros. Finalmente, tras el varo de los dos buques, aceptaron que las crujías de los dos siguientes se hicieran de pino<sup>88</sup>.

Esos años fueron duros para el astillero. A la presión de los ministros de las galeras por la mala calidad de los buques hay que sumar el irresoluto problema del espacio ocupado por la artillería. En este sentido, los oficiales de la fábrica de galeras demandaban que se separasen ambos espacios y se ampliaran los arcos para poder seguir construyendo galeras. Incluso se tuvo que cerrar momentáneamente la fábrica de galeras porque la madera que se había cortado para la construcción de buques se tuvo que enviar a Cartagena para el aconcho de las galeras. Este cierre, aunque temporal, marcó un mal precedente para aquellos de los ministros reales que, como Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, no eran partidarios de mantener la fábrica de galeras en Barcelona. Además, los temporales sufridos en aquellos años habían saturado de arena el puerto barcelonés y, en concreto, la boca del astillero por donde se varaban los buques. Y, por si fuera poco, a finales de 1743, el arma

---

(85) *Ib.*, n° 98, el cardenal de Molina a don Juan Antonio de Marimón, Madrid, 8 de febrero de 1738.

(86) *Ib.*, don Juan Antonio de Marimón al cardenal de Molina, Barcelona, 22 de febrero de 1738.

(87) *Ib.*, n° 108, el cardenal de Molina al conde de la Revilla (superintendente de las atarazanas de Barcelona). Madrid, 22 de julio de 1741.

(88) *Ib.*, n° 113, el cardenal de Molina al conde de la Revilla, Madrid, 10 de agosto de 1743.

de artillería continuaba reclamando más terreno para almacenar sus armas y pertrechos y un tren de artillería que se enviaba a Mallorca.

Aun así, a finales de ese año de 1743 se ordenó la fábrica de dos buques más para sustituir los de las galeras *San José* y *Santa Teresa*. Pese a la madera existente en las atarazanas, todavía se necesitaban 396 árboles. El maestro mayor José Verde y el comisario de montes y plantíos del Principado, don Marcos Antonio de la Llera, fueron a Tortosa para la tala de 96 pinos melis de aquellos montes, mientras que los maestros de aja entretenidos, Jaime Mas y Josep Gener, se encargaron de la tala en el Vallés y otras zonas de Cataluña de los 300 árboles restantes, en su mayoría robles, aunque también había chopos y álamos blancos. La fábrica continuaba a buen ritmo. En agosto de 1744 ya se estaban calafateando las cubiertas de las dos galeras, por lo que en poco tiempo estarían listas para vararse. Todavía no se habían echado al agua los dos buques y ya se había encargado a inicios de julio de 1745 la corta de madera para dos buques más.

Sin embargo, lo que venía temiéndose desde hacía varios años se hizo efectivo el 9 de noviembre de 1745, cuando el marqués de la Ensenada emitió una real cédula con el nuevo reglamento de la escuadra de galeras, en el que se incluía el cierre definitivo de la fábrica de galeras en las atarazanas de Barcelona y su traslado al arsenal de Cartagena. Además, se ordenó «que de los empleados en esta fábrica queden solamente en ejercicio de sus Plazas los que se expresarán, con la circunstancia de que han de pasar a servir las a Cartagena con el sueldo que se les señala». Una de estas plazas fue para José Verde, quien se trasladó a Cartagena junto con otros maestros del astillero: el maestro mayor calafate Jaime Vila, el maestro de popas Francisco Llopart, y los maestros de aja Francisco Ferrer, Jaime Mas y Joseph Gener. Todavía regresó alguna vez al Principado el maestro. En septiembre de 1746, recibió una licencia para reconocer durante ocho días algunos bosques del Principado para la obtención de astillas de remo para galeras, falúas y esquifes<sup>89</sup>.

## Conclusión

Durante la edad moderna, la historia del astillero estuvo relacionada con dos «dinastías» que avanzaron paralelas en el tiempo: los Marimón y los Verde. Los primeros, una familia noble del Principado de Cataluña que ocupó la superintendencia de las atarazanas desde la segunda década del siglo XVII hasta su clausura. Jerónimo Verde, en cambio, llegó a las atarazanas, como otros tantos maestros de aja extranjeros, para ponerse a las órdenes de otros maestros de galeras. Sin embargo, Jerónimo Verde pronto demostró sus cualidades como constructor de galeras y se ganó la confianza de los ministros reales, llegando a ser el único maestro mayor del astillero. Se iniciaba así una

---

(89) Ib., n° 141, Andrés de Bertodano al conde de la Revilla, Barcelona, 25 de septiembre de 1746.

«dinastía» de maestros mayores que monopolizaron el cargo durante los siguientes 150 años, logrando consolidar su posición en el astillero y que la sucesión en el cargo de maestro mayor siempre recayese en uno de los miembros de la familia. Esto lo consiguieron mediante dos vías principales: la primera, hacia sus superiores; la segunda, hacia sus inferiores. Es decir, la familia Verde logró consolidar y conservar su cargo gracias a la fidelidad mostrada hacia el superintendente de las atarazanas, en un primer orden, y hacia la Monarquía, en el segundo. En este sentido, los maestros mayores tuvieron que exiliarse al estallido de la Guerra de los Segadores y la Guerra de Sucesión, porque siempre fueron fieles al rey.

En cuanto a la segunda vía, los Verde consiguieron afianzarse como los indiscutibles maestros mayores de galeras de Barcelona entre los de su misma profesión. Esto lo consiguieron gracias a una política matrimonial con otros maestros de las atarazanas, como los Gandolfo y los Preses, que les permitió formar un grupo de poder dentro del astillero reforzado por vínculos de sangre. Además, gracias a su fidelidad y buenos servicios al rey y al superintendente, siempre trataron de asegurarse la sucesión consiguiendo para su hijo o hermano un entretenimiento en las atarazanas. Por último, logrando introducir a miembros del clan familiar en la cofradía de maestros de aja de la ciudad, pudieron asegurarse un mayor control de la maestranza que trabajaría en las atarazanas cuando fuera requerida para ello.

Podemos concluir en este sentido que, al igual que los Marimón, los Verde formaron parte esencial, no solo de la historia de las atarazanas de Barcelona en época moderna, sino también de la escuadra de galeras de España, cuyos buques fueron construidos por los miembros de esta familia. En este trabajo únicamente nos hemos centrado en aquellos que ocuparon el cargo de maestro mayor de las atarazanas de Barcelona. Sin embargo, cabría estudiar a aquellos miembros de la familia que también se dedicaron a la construcción naval o a otros oficios relacionados. Como ejemplo, el ya citado con anterioridad Martín Verde, uno de los hijos menores del maestro mayor Jerónimo Verde e iniciador de la saga, que formó parte de la cofradía de maestros de aja de Barcelona, donde se dedicó a la construcción naval y, sobre todo, a la reparación de embarcaciones menores, en ocasiones junto a Jaime Gandolfo<sup>90</sup>. Otros miembros de la familia sirvieron como maestros de aja en las galeras, como ya vimos con Juan Bautista Verde, o en los navíos de la Armada. En este último caso, a inicios de 1744, el maestro de aja mayor de la Marina Jaime Verde solicitó que se le dieran piezas de madera del almacén de la fábrica de galeras de Barcelona para recomponer el navío de la Real Armada *Neptuno*, que estaba anclado en la rada de la ciudad con muchos desperfectos tras un combate con navíos ingleses<sup>91</sup>. Esto quiere decir que los Verde sirvieron a las escuadras

---

(90) AHPB, Francesc Lentsclà, 710/3, contrato de adobe de la barca del apotecario Luis Mariner, Barcelona, 9 de octubre de 1639.

(91) AMNM, caja 871, nº 122, Miguel de Ripa al conde de la Revilla, Barcelona, 27 de febrero de 1744.

y armadas de la Monarquía en diversas ocupaciones que la investigación archivística podrá sacar a la luz.

Para finalizar, cabe destacar que la clausura de las atarazanas de Barcelona como fábrica de galeras truncó quinientos años de construcción naval en Barcelona y la historia de una institución que llevaba centurias proveyendo a la Monarquía de galeras para conseguir sus objetivos navales en el Mediterráneo. Sin embargo, los Marimón no se trasladaron a Cartagena y recibieron una pensión, lo que, sumado a sus títulos de marqueses de Cerdañola y condes de la Revilla, les indujo a seguir otros derroteros. Los Verde, en cambio, continuaron con su oficio de maestros de aja en Cartagena. Queda por estudiar qué fue de ellos en el arsenal y qué lazos mantuvieron en Barcelona.

### Bibliografía

- AGUILERA LÓPEZ, J.: «La maestranza de las Atarazanas Reales de Barcelona durante el siglo XVI», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, núm. 38, 2018, 51-86.
- BUNES IBARRA, M.A.: «La defensa de la Cristiandad: las Armadas en el Mediterráneo durante la Edad Moderna», en PI CORRALES, Magdalena de Pazzis (coord.): *Armar y marear en los siglos modernos (xv-xviii)*, *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, 2006, 77-99.
- CASADO SOTO, J.L.: «Barcos para la Guerra. Soporte de la Monarquía Hispánica», en PI CORRALES, Magdalena de Pazzis (coord.): *Armar y marear...*, pp. 15-53.
- CHAMORRO ESTEBAN, A.: «Mestres d'aixa i mestres calafats a la Barcelona del segle XVII: dos exemples de confraries marítimes a l'època moderna (1599-1648)», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, núm. 27, 2019, 58-89.
- : «Las atarazanas de Barcelona: fábrica de galeras de la Monarquía (1599-1748)», en *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, núm. 38, 2018, 87-114.
- FONDEVILA SILVA, P.L.: *Evolución y Análisis de las Galeras de los Reinos Peninsulares (siglos XII-XVIII)*. *Construcción, Dotación, Armamento, Aparejos y Táctica* (tesis doctoral inédita), Universidad de Murcia, 2018.
- : «Tipología de las galeras españolas del siglo XVI», *Revista de Historia Naval*, núm. 110, 2010, 25-52.
- GOODMAN, D.: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Península, Barcelona, 2001.
- MARTÍNEZ RUIZ, E.: «El Mediterráneo, un mar de galeras», *Revista de Historia Naval*, núm. 110, 2010, 7-23.
- MIRA CABALLOS, E.: *Las Armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempo de los Austrias*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2019.
- MONTOJO MONTOJO, V., y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, F.: «Las galeras de España en la regencia del reinado de Carlos II (1665-1700)», *Revista de Historia Naval*, núm. 139, 2017, 73-98.
- NOWACKI, H., y VALLERIANI, M. (eds.): *Shipbuilding Practice and Ships Design Methods from the Renaissance to the 18th Century*, Max Planck Institut for the History of Science, 2003.
- O'DONNELL y DUQUE DE ESTRADA, H.: «Tipología naval española de los siglos XVI a XVIII», en RIBOT G.<sup>a</sup>, L.A., y ROSA, L. de (dirs.): *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, ed. Actas e Instituto Italiano per gli Studi Filosofici, Madrid, 2003, pp. 15-36.
- OLESÁ MUÑOZ, F.-F.: *La galera en la navegación y el combate. IV Centenario de la Batalla de Lepanto*, 2 t., 1971.
- PI CORRALES, M. de Pazzis: *Tercios del Mar. Historia de la primera Infantería de Marina española*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2019.
- (coord.): *Armar y marear en los siglos modernos (xv-xviii)*. *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos V*, 2006.