

## **La galeaza en la batalla de Lepanto, análisis de su invención y trascendencia en el mérito de la victoria ante los turcos en 1571**

*Extracto publicado el 13/10/2020 en el blog de la Catedra de Historia y Patrimonio Naval*

*Autor: Juan Carlos Mejías Tavera*

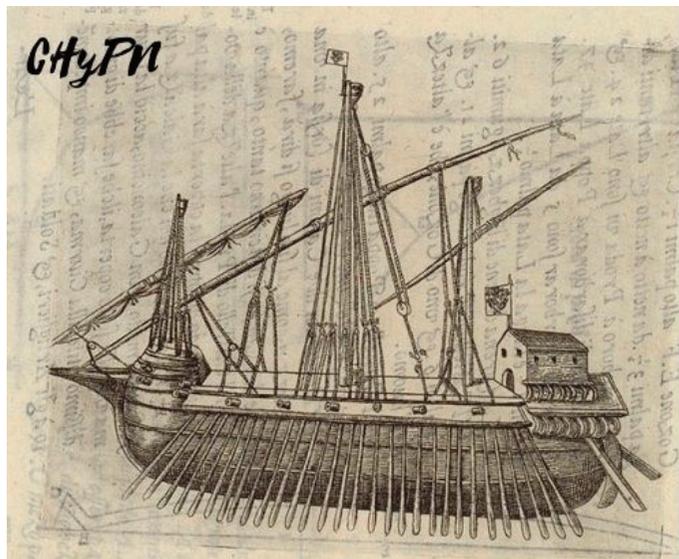
### **Introducción**

Venecia en el siglo XVI era una república rica con un fuerte comercio y poder en el Mediterráneo, el imperio turco empezaba a causarles problemas con su expansión haciéndoles perder poderío, credibilidad y territorios poco antes de la batalla de Lepanto. Pero no solo afectaba a los venecianos, también España y la propia religión cristiana tenían dificultades, esta situación permite sellar una alianza con el objetivo de detener la piratería y la expansión del Imperio otomano, imponiendo el Reino de España unas condiciones ante la alianza que no gustó a los venecianos, aunque a regañadientes asumieron, siendo el mayor logro de esta alianza la batalla de Lepanto.

Esta contienda creó una serie de afirmaciones sobre la importancia de las galeazas y su invención por parte de los venecianos, provocando que la historia que nos llega muchas veces está distorsionada y con errores. En este caso, en la identificación de la tipología de la galeaza, junto a la verdadera acción e importancia de estas embarcaciones en la batalla de Lepanto donde supuestamente inclinó la balanza al lado de la Santa Liga ante los turcos, asumiéndose durante siglos que dichos buques eran tecnológicamente avanzados y novedosos.

### **¿Cómo eran las galeazas?**

La galeaza se considera el buque más grande de todos (Pantera, 1614). En apariencia era como una galera, pero mucho más grande, un tercio más larga y ancha. Se necesitaban como mínimo siete hombres por remo.



*Ilustración 1. Galeaza de fines del s. XVI, dibujada representada en el libro *Náutica Mediterránea* de B. Crescencio.*

Su arboladura estaba compuesta por trinquete, mayor y mesana, todos con vela latina o triangular. El gobierno de la nave se realizaba mediante tres timones, el de codaste y otros dos, uno a cada banda en popa, llamados timones latinos o de caja. Sus costados eran mucho más altos que los de la galera, similares a los de una nao, con empavesadas fijadas para proteger a los arcabuceros.

La galeaza tenía una cubierta principal con crujía al centro, como la galera, debido a su gran eslora, en sus extremos a popa y proa se elevaban unas plataformas a modo de castillos, desde donde se dispara al enemigo con artillería gruesa.

Como cualquier otra embarcación que perduró en el tiempo, evolucionó según las necesidades sociales en ámbito mercantil o bélico. No siempre se denominó con ese nombre, ni tampoco en sus inicios era como las realizadas para la batalla de Lepanto. Tuvo su auge a finales del siglo XVI y principios del XVII, perdiendo su posición como buque de guerra cuando la artillería embarcada en las naos se mejoró y se combatía dando el costado al enemigo. A partir de este momento se inicia su decadencia y posterior desaparición.

Su punto débil era la navegabilidad. Era tan pesada que costaba horrores impulsarla, de ahí que en Lepanto tubo que ser remolcada por naves más ligeras posicionándolas para posteriormente maniobrar con su propios remeros.

### **Antecedentes a la batalla de Lepanto**

Venecia es una potencia comercial apoyada por una fuerte flota militar, pero en el año de 1570, ante los turcos pierde una posesión estratégica para el comercio y control del mediterráneo oriental. Un gran ejército turco al mando de Lala Mustafá pone el cerco a Nicosia y tras cuarenta y ocho días cae ante la impotencia de los venecianos y la inoperante coalición cristiana (Lane-Poole & Corbi, 2011, pág. 149).

Por su parte, España es un Imperio en constante lucha y con numerosos enemigos en distintos mares, el Atlántico, Mediterráneo, el Pacífico, etc., no hay mar donde las flotas españolas no combatan con otros países, corsarios o piratas, ahora el mayor problema era el Mediterráneo y el imperio otomano, quien hacía peligrar los intereses españoles y venecianos, entre otros.

La piratería y el corso turco hacen peligrar la hegemonía veneciana y española en el Mediterráneo, provocando una contienda que será desastrosa para los turcos, la conocida batalla de Lepanto. El 20 de mayo de 1571 se cierra el acuerdo de creación de la Santa Liga (España, Venecia y la Santa Sede), consiguiendo Felipe II que Juan de Austria sea el generalato superior de la Liga ante los continuos desacuerdos de venecianos y pontificios (Navarro Latorre, 1970-71, pág. 211).

El enfrentamiento se produce el 7 de octubre de 1571, la flota turca era superior a la Santa Liga que a priori, tenía una ventaja muy importante y posiblemente determinante, un arma novedosa, la Galeaza, inventada y construida por

los venecianos para la batalla, atribuyéndose gran parte del éxito de la contienda, siendo Lepanto donde se consagraron como buque de guerra, según sugiere Iñigo Fernández en su trabajo (2015).

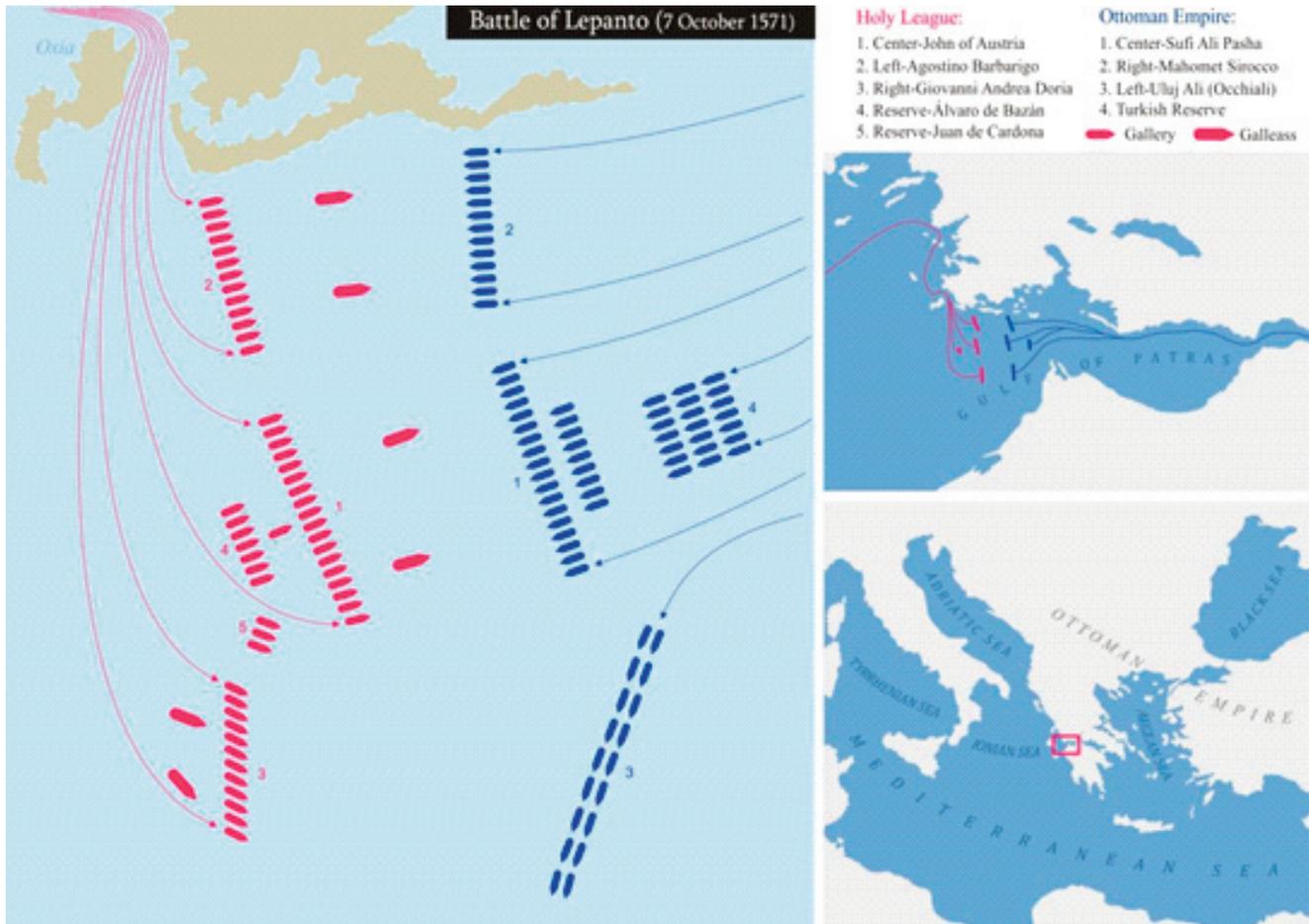


Ilustración 2. Representación de la batalla de Lepanto y su ubicación en un mapa con el fin de hacernos una idea de su situación. Fuente: [https://hy.wikipedia.org/wiki/%D5%8A%D5%A1%D5%BF%D5%AF%D5%A5%D6%80:Plan\\_of\\_the\\_Battle\\_of\\_Lepanto.png](https://hy.wikipedia.org/wiki/%D5%8A%D5%A1%D5%BF%D5%AF%D5%A5%D6%80:Plan_of_the_Battle_of_Lepanto.png)

Ilustración 3. En este fresco podemos observar que la formación ante una batalla no es operativa ni posible, como podemos observar las galeras no podría iniciar la navegación al estar tan juntas y las galeazas en dicha posición perderían todo su potencial bélico, que se encuentra en los costados. Por otra parte, nos hacemos una idea de la estructura y construcción de las galeazas gracias a la representación que el autor realiza. Formación en batalla de las dos flotas. Fresco de Giorgio Vasari, 1572. Fuente: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2f/Giorgio-vasari-battle-of-lepanto.jpg>



Ilustración 4. Representación de la batalla de Lepanto por Giorgio Vasari. Fuente: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Giorgio\\_vasari\\_e\\_aiuti\\_la\\_battaglia\\_di\\_lepanto,\\_1572-73,\\_04.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Giorgio_vasari_e_aiuti_la_battaglia_di_lepanto,_1572-73,_04.jpg)



Ilustración 5. Detalle de la ilustración 4, vemos en la parte superior izquierda lo que parece representar una galeaza, pintada de una forma exagerada y totalmente distinta a las que se representa en la línea de batalla de la ilustración 3. Quizás el autor buscaba mostrar la superioridad y fortaleza de este buque. Fuente: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Giorgio\\_vasari\\_e\\_aiuti\\_la\\_battaglia\\_di\\_lepanto,\\_1572-73,\\_04.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Giorgio_vasari_e_aiuti_la_battaglia_di_lepanto,_1572-73,_04.jpg)

La contienda se inicia abriendo fuego desde las galeazas en primera línea de la alianza cristiana, posicionándolas a golpe de remos con galeras. Ubicadas en mejor disposición que las galeras para que su fuego pueda realizarse desde los costados, en la galera el tiro más largo se realiza con el cañón de crujía, en la proa de la embarcación que al utilizarlos podía generar dos inconvenientes: El primero, obligaba a dirigir la proa de la galera hacia el enemigo, rompiendo la formación y el segundo, si el tiro no era certero, normalmente no permitía otra posibilidad de recargar y realizar otro tiro, perdiéndose una ventaja importante (Íñigo Fernández, 2015).

Las galeazas una vez que hicieron fuego quedaron prácticamente fuera de la contienda ya que al volver a utilizar sus cañones podían herir o hundir no solo al enemigo, también las galeras de la Liga que estaban combatiendo con las turcas. Por esta razón, todo el peso de la contienda quedaba sobre la infantería que se encontraba a bordo de las galeras y ese factor si fue determinante en la victoria ante los turcos debido al uso de los arcabuces contra las flechas turcas que solo los jenízaros turcos embarcados contaban con el arcabuz como arma reglamentaria (Íñigo Fernández, 2015).

Aunque desde la república de Venecia se ha potenciado desde siempre la importancia y vital presencia de sus galeazas en la batalla de Lepanto, lo cierto es que fueron de poco uso, quedando enseguida fuera de los distintos núcleos del combate debido a su poca y lenta movilidad.

## Las galeazas utilizadas en Lepanto

Entre los apoyos de los venecianos en Lepanto, destaca históricamente la aportación de un invento novedoso, la galeaza y que según se nos llega fueron ellos quien la diseñaron y construyeron como arma novedosa, cuestión que por nuestra parte demostraremos su precario sustento histórico.

Con respecto a la galera también ocurre algo parecido, pero esta vez se hace un uso falso histórico atribuyendo a una reproducción una equidad con la galera real de Juan de Austria quien fue general de la Liga Santa contra los turcos, dato ya tratado por mi querido amigo el Pedro Luis Fondevila Silva, que en paz descansa y que en tantas ocasiones hemos hablado, demostrando la falsa similitud con la verdadera galera española del siglo XVI, ya que la realizada no corresponde por su tipología a la utilizada en la batalla de Lepanto (Fondevila Silva, 2018).

## Las primeras galeazas

Primeramente, ubicaremos al lector, tratando la aparición de las galeazas desde la historia naval, un tema complejo y poco estudiado, analizaremos fragmentos de algunos trabajos donde protagonizan a los venecianos de su creación antes de Lepanto y como únicos constructores, obviamente no es posible recoger todos los comentarios de autores que indican lo mismo en sus escritos.

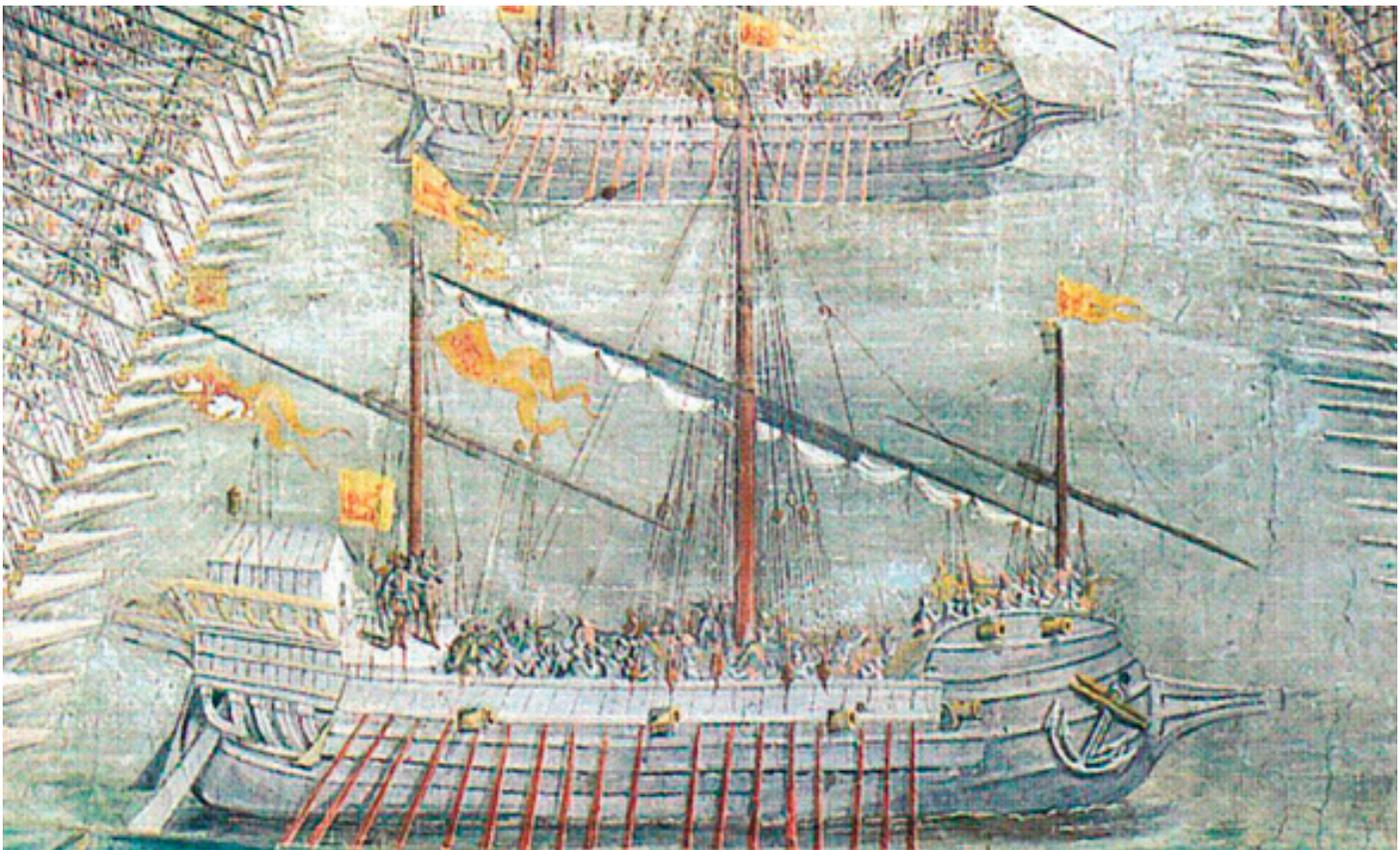


Ilustración 6. Detalle de la galeaza pintada por Giorgio Vasari en 1572 representada en la ilustración 3 de este trabajo.

Siempre es difícil establecer el inicio de algo, pero, con respecto a la galeaza se ha escrito que es un invento de los venecianos partiendo de grandes galeras mercantes, realizándose estos buques poco antes de la batalla de Lepanto, afirmando que las primeras galeazas venecianas datan sobre 1530, siendo copiadas por los españoles unos diez años después (Íñigo Fernández, 2015). Otra opinión muy similar es la que hace el Berenger, estableciendo la aparición en los arsenales venecianos sobre 1540, sin embargo, al no estar muy seguro o no poder contrastarlo, el autor lo deja en interrogante (Berenger, 1998, pág. 26).

En relación a estas afirmaciones tenemos que decir que las galeazas ya navegaban antes de Lepanto, pero siempre tendremos que tener en cuenta que se refiere al nombre como galeaza, pero no siempre se constata la similitud en la tipología y construcción, quedando pendiente analizar y averiguar la evolución de este navío durante su trayectoria como embarcación.

Centrándonos en la voz galeaza, galeaça, galeassa o galeazza analizamos distintos escritos por orden cronológico donde se hace referencia a la galeaza y la galera gruesa, donde veremos que en algunos casos “galera gruesa” convive con la voz de galeaza siendo minoritaria en estos textos la fuente primaria a favor de las secundarias, pero haremos hincapié en trabajos con descripción de fuentes primarias, pudiendo correr el riesgo de una interpretación errónea por parte del autor.

**Primer ejemplo.** Año 1359, siete galeras del rey don Pedro toman una galeaza veneciana ricamente cargada y llevada a Cartagena (de Capmany Surís y de Montpalau, 1972, pág. 19).

**Segundo ejemplo.** Año 1395, en las transcripciones que realiza Capmany en sus memorias recoge el privilegio del rey Juan I a la ciudad de Barcelona de armar dos galees grosses [sic] y ese mismo año concede el mismo a Barcelona armar una galeaza para comercio con Barút.

Vemos que se diferencia la galera gruesa de la galeaza (de Capmany Surís y de Montpalau, Memorias históricas sobre la marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona, 1792, págs. 184-186).

**Tercer ejemplo.** Año 1435, en la relación de embarcaciones entradas en el puerto de Barcelona se recogen dos galeazas venecianas y dos florentines (de Capmany Surís y de Montpalau, Memorias históricas sobre la marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona, 1792, págs. :Apéndice de notas varias, 21).

**Cuarto ejemplo.** Año 1463. Se hace mención de la muerte en combate del patrón de una galeaza, registrando de esta forma el uso bélico de este tipo de buques (de Capmany Surís y de Montpalau, Memorias históricas sobre la marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona, 1792, págs. :Apéndice de notas varias, 9).

**Quinto ejemplo.** Año 1459, en la realización de un asiento, de la galeaza “Santa María” fechado entre 1459 a 1461, menciona que el primer patrón de esta galeaza fue D. Marti Lorenç Torroella, el cual tomo posesión de dicha nave el 18 de mayo de 1459 en Nápoles, estando al servicio del reino de Aragón, por mandato del Conde de Cocentaina, D. Juan de Corella (Archivo y Biblioteca de la Casa de Medinaceli, 1915, págs. 362-363).

**Sexto ejemplo.** Año 1476, en la relación de derechos de paso y privilegios mercantiles concedidos en edad sforzesca (1450-1525) aparecen inscritas unas galeazas venecianas en el año de 1476 donde dice que se negó tres veces el permiso, pero al final se les concedió (Villanueva Morte, 2018, pág. 180).

**Séptimo ejemplo.** Año 1491, se hace referencia a una galeaza de comercio<sup>1</sup> utilizada por españoles, la cual llega a Sevilla.

**Octavo ejemplo.** Año 1494, a través de una carta a los Reyes Católicos el 14 de enero de 1494, Fernando de Zafra trasmite noticias de África dándonos información de forma indirecta sobre galeazas. En dicho texto dice “... traen agora [sic] cartas unos que vienen en las galeazas” (Villalba González, 2008, pág. 181).

**Noveno ejemplo.** Año 1499, una flota al mando del Bajá Daud avista otra veneciana entre las que van dieciséis galeazas, dos de ellas con unos mil hombres a bordo (Lane-Poole & Corbi, 2011, pág. 70).

**Décimo ejemplo.** Año 1501, en el libro “Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón”, se hace referencia a los viajes del humanista Pedro Mártir de Anghiera, el cual realiza un viaje en una galeaza Veneciana el 23 de diciembre de 1501 a Alejandría (1956, pág. 122).

**Décimo primer ejemplo.** Año 1521, entre finales de 1520 y principios de 1521, llegan al Grao de Valencia galeazas venecianas, sirviendo de transporte de sedas a nombre del rey de Túnez (Pardo Molero, 2008, pág. 185).

**Décimo segundo ejemplo.** Años 1495 – 1521, los venecianos mandan 5 galeazas a la ciudad de Lisboa para tratar con el Rey Manuel I de Portugal (Góis, 1911, pág. 81), no se indica la fecha de cuando se pudo producir dicho encuentro, pero se establece entre 1495 y 1521 ya que fue la duración del reinado del Rey Manuel I.

Con la exposición de estos textos nuestra intención ha sido dar herramientas al lector para que pueda por si mismo ver, que tanto venecianos, genoveses, napolitanos, españoles o franceses utilizaron y construyeron con mucha antelación a Lepanto galeazas, bien para comercio o para la guerra.

Decir que no hemos buscado similitudes o deferencias en su diseño, más bien nos hemos centrado en la voz galeaza, nombre utilizado en un momento determinado para señalar a un barco ignorando posibles diferencias.

1. AGS, RGS, LEG, 149103, 207. Reclamación de importe de compra de esclavas gomeras declaradas horas. Hace referencia al patrón de una galeaza el 28 de marzo de 1491, (transcripción parcial realizada por el Archivo General de Simancas).

Para terminar con este apartado, comentar que hay autores que señalan la aparición de la galeaza gracias a los genoveses “El incremento de la estiba conlleva a su vez la adaptación de los buques y así vemos que los genoveses crean las galeazas y, ulteriormente, las carracas para el servicio atlántico” (Ortega Villoslada, 2011, pág. 116), cuestión muy discutible pero que en este trabajo no vamos a valorar. Aun así, diremos que tal como hemos visto, es difícil saber quién fue el primero y desde que tipo de buque se partió su trayectoria evolutiva hasta llegar a la galeaza que se utilizó en Lepanto.

## La importancia de la galeaza en Lepanto

Otro punto a tratar es el factor determinante y de vital importancia que nos indican algunos escritores con respecto al servicio de la galeaza en Lepanto, otorgando una gran ventaja bélica, ¿pero es así?



Ilustración 7. A la derecha de la ilustración podemos ver una galera gruesa (galera mercante). Detalle de la pintura *Virgen de los Navegantes*, pintada sobre el 1531-1537 por Alejo Fernández. Fuente: [https://es.wikipedia.org/wiki/Virgen\\_de\\_los\\_Navegantes\\_\(Alejo\\_Fern%C3%A1ndez\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Virgen_de_los_Navegantes_(Alejo_Fern%C3%A1ndez))

Hay muchos autores reconociendo sobre la galeaza, que gracias a su decisivo papel en la batalla pasaron desapercibidas (Íñigo Fernández, 2015) o como comentan los señores Burkhard y Flavio, que las galeazas daban una ventaja notable a los venecianos sobre los turcos (2010, pág. 173) y que esta ventaja se producía por su mayor potencia de fuego (Burkhard, Flavio, & (Traductor), 2010, pág. 176).

Hilares Letona comentan, que el mayor número de naves turcas se contrarrestó gracias a la innovación tecnológica desarrollada en las galeazas (Daniel, 2014, pág. 2). Esta misma opinión es respaldada por otro autor (Minguez Cornelles, 2011, pág. 263).

Con respecto a los venecianos, parte interesada en esta cuestión se recuerda una frase que D. Francisco Duodo, capitán de las galeazas dijo a su alteza, “que la mayor causa de la victoria ha sido gracias a sus galeazas” (F Morin, 1985, págs. 225-226). Quizás este comentario llevara a estos y otros autores a decir en sus trabajos las siguientes afirmaciones.

Dicha ventaja se basa en la capacidad de artillería embarcada en las galeazas, consideradas una importante innovación tecnológica, lo que puede parecer lógico si

pensamos que sorprendieron a los turcos por tener desconocimientos sobre este tipo de naves o carencia en su utilización y construcción pudiendo ser sorprendidos.

Pues bien, en relación a que las galeazas venecianas eran un gran avance tecnológico por implantar un mayor número de piezas de artillería, no era la primera vez que se hacía, en 1533 la galeaza “San Pedro” embarcaba para su servicio ochenta hombres y estaba armada con dieciséis tiros gruesos, doce versos de hierro y media docena de arcabuces de metal (de La Croix Castries, 1905, pág. 28), registrando un número muy superior a lo que cualquier galera de su tiempo podía llevar, quizás no se embarcó tanta artillería como en las de Lepanto, pero ya se realizaba su uso teniendo en cuenta el aumento de artillería sobre sus cubiertas como buque puramente bélico, además, como bien puede comprobar el lector no todo eran tiros gruesos y esto mismo ocurriría en las galeazas de Lepanto.

Otro dato que se menciona muy a menudo es el que los turcos desconocían este tipo de embarcación, de ahí la razón de no llevar entre su flota galeazas, sin embargo, Villalva recoge en su trabajo un documento una frase que desmiente el desconocimiento por parte de los turcos de las galeazas, “...me dijeron unos moros desta [sic] ciudad, que vinieron de las galeazas, que le había dicho un moro que venía allí...” (2008, pág. 180), demostrando el uso por parte del imperio otomano de la galeaza.

Pero no solo las conocían, también las usaron, si estudiamos las crónicas de la conquista de Caffa (1475), Kilia y Belgorod (1484), leemos que la armada turca, entre sus galeras iban cuatro galeazas (Gulevich, 2019, pág. 577).

Por lo tanto, si no fueron galeazas turcas a Lepanto sería quizás por una cuestión táctica o por otra razón que no vamos a valorar ahora ya que sería muy amplio su estudio.

Para terminar con esta cuestión diremos que una parte importante del éxito de esta campaña por parte de la Liga donde estaban españoles y venecianos entre otros, era la infantería y el número superior de bocas de fuego, contando como focas de fuego los arcabuces, siendo mucho más efectivas que las tropas embarcadas en las galeras

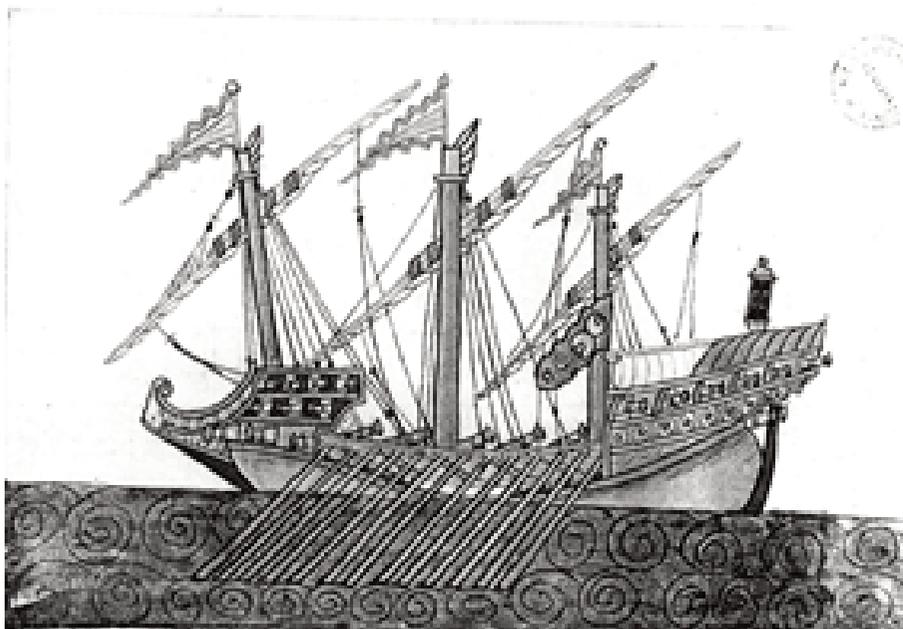


Ilustración 8. Galeaza otomana del siglo XVI  
F Morin, 1985, pág. 213).

turcas que aún hacían un mayor uso de arcos y ballestas.

Esta misma opinión es expresada por Mínguez Cornelles, donde dice que la superioridad numérica turca queda contrarrestada por la poderosa artillería de la flota cristiana y el mayor número de arcabuceros en sus navíos (2011, pág. 263).

## Conclusión

En numerosos escritos se ha mencionado una peculiar embarcación, la galeaza, quizás utilizada por venecianos para contrarrestar la importancia que tuvo España en la batalla de Lepanto, pero bien es cierto que esta afirmación conlleva un estudio mucho más serio que una simple afirmación o creencia, por lo que nos centraremos en las dos cuestiones básicas que han promovido este trabajo.

Como hemos visto los venecianos ni fueron los primeros ni los únicos en fabricar galeazas, ya que navegaban siglos antes de la Batalla de Lepanto y fueron utilizadas por más países, desmontando el mito de que fueron los venecianos los creadores de la galeaza en el siglo XVI.

Con respecto a la importancia e innovación de la galeaza como tecnología militar que permitió ganar la batalla. Bien es cierto que hicieron algo importante que fue utilizar una embarcación de remos más alta de costados que las galeas dotándolas de artillería y arcabucería por los costados y extremos, pero no dejó de ser como un fuerte en mitad del mar, sin posibilidad de movimiento que fuera realmente eficaz.

Estas embarcaciones tuvieron su intervención en el momento de iniciar el fuego, a partir de ahí, solo podrían combatir con galeras turcas que se les acercaran, cuestión muy discutible ya que sería un suicidio por el número de impactos que podían recibir al intentar un abordaje, de ahí su aislamiento con respecto al combate, por lo que no fue tan decisivo su intervención, pero si la infantería cristiana gracias al mayor uso del arcabuz ante flechas y ballestas otomanas, entre otras razones.

## Bibliografía

- Archivo y Biblioteca de la Casa de Medinaceli. (1915). *Series de los más importantes documentos del archivo y biblioteca del exmo. señor dvqve de Medinaceli*. Madrid. Recuperado el 11 de junio de 2020, de <https://archive.org/details/seriesdelosmsi01pazy/page/n15/mode/2up?q=galea%C3%A7a>
- Berenger, J. [. (1998). *La revolution militaire en Europe (XVe-XVIIIe siecles)*. Paris. Recuperado el 11 de junio de 2020, de <https://archive.org/details/larevolutionmil00br/page/26/mode/2up>
- Burkhard, S., Flavio, F., & (Traductor), V. G. (2010). *Como leer la historia en el arte*. Electa España. Recuperado el 11 de junio de 2020, de [https://www.academia.edu/38569986/C%C3%B3mo\\_leer\\_la\\_historia\\_en\\_el\\_arte\\_-\\_Burkhard.pdf](https://www.academia.edu/38569986/C%C3%B3mo_leer_la_historia_en_el_arte_-_Burkhard.pdf)
- Daniel, H. L. (2014). *Nuestra Señora del Rosario y La Batalla Naval de Lepanto en la Ciudad de Cusco*. Revista Electrónica del Instituto de Investigación en Turismo IITUR, 2-7. Recuperado el 12 de junio de 2020, de [https://www.academia.edu/8521690/Nuestra\\_Se%C3%B1ora\\_del\\_Rosario\\_y\\_La\\_Batalla\\_Naval\\_de\\_Lepanto\\_en\\_la\\_Ciudad\\_de\\_Cusco\\_by\\_Daniel\\_Hilares\\_Letona](https://www.academia.edu/8521690/Nuestra_Se%C3%B1ora_del_Rosario_y_La_Batalla_Naval_de_Lepanto_en_la_Ciudad_de_Cusco_by_Daniel_Hilares_Letona)
- De Capmany Suris y de Montpalau, A. (1792). *Memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona (Vol. Instrumentos Justificativos del Tomo 3)*. (A. d. Sancha, Ed.) Madrid. Recuperado el 12 de junio de 2020, de [https://books.google.es/books?id=P9n2ERVFiRcC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.es/books?id=P9n2ERVFiRcC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)
- de Capmany Suris y de Montpalau, A. (1972). *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona (Vol. 3)*. (A. d. Sancha, Ed.) Madrid. Recuperado el 11 de junio de 2020, de [https://books.google.es/books?id=g8OAAAA-QAAJ&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.es/books?id=g8OAAAA-QAAJ&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)
- De La Croix Castries, H. M. (1905). *Les sources inédites de l'histoire du Maroc de 1530 à 1845 (Vol. 1)*. Paris. Recuperado el 11 de junio de 2020, de <https://archive.org/details/lessourcesindit01castgoog/page/n60/mode/2up?q=galea%C3%A7a>
- Escuela de Estudios Medievales. Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). (1956). *Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón (Vol. 6)*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).
- F Morin, M. (1985). *La batalla de Lepanto*. (Electa, Ed.) Venezia e i Turchi -, 210-231. Recuperado el 11 de junio de 2020, de [https://www.academia.edu/3157499/The\\_battle\\_of\\_Lepanto\\_1985\\_This\\_chapter\\_is\\_probably\\_the\\_earliest\\_contemporary\\_study\\_to\\_demonstrate\\_the\\_correct\\_and\\_fundamental\\_role\\_played\\_at\\_Lepanto\\_by\\_the\\_six\\_Venetian\\_great\\_galleys\\_galeazze\\_](https://www.academia.edu/3157499/The_battle_of_Lepanto_1985_This_chapter_is_probably_the_earliest_contemporary_study_to_demonstrate_the_correct_and_fundamental_role_played_at_Lepanto_by_the_six_Venetian_great_galleys_galeazze_)
- Fondevila Silva, P. (2018). *Evolución y Análisis de las Galeras de los Reinos Peninsulares*

(Siglos XII-XVIII). Construcción, Dotación, Armamento, Aparejos y Táctica. Murcia: Tesis doctoral, Universidad de Murcia.

Góis, D. d. (1911). *Chronica d'el-rei D. Manuel* (Vol. XI). (G. Pereira, Ed.) Lisboa. Recuperado el 11 de junio de 2020, de <https://archive.org/details/chronicadelreidm11gisd/page/80/mode/2up?q=galea%C3%A7a>

Gulevich, V. (2019). *The ottoman conquest of Caffa (1475), Kilia and Belgorod (1484) in the «Chronicle of the Turks» written by Antonio de Herrera y Tordesillas, the Spanish Historian. Golden Horde Review*(Nº 7), 568-592. Recuperado el 11 de JUNIO de 2020, de [https://www.academia.edu/40476475/Gulevich\\_V\\_The\\_ottoman\\_conquest\\_of\\_Caffa\\_1475\\_Kilia\\_and\\_Belgorod\\_1484\\_in\\_the\\_Chronicle\\_of\\_the\\_Turks\\_written\\_by\\_Antonio\\_de\\_Herrera\\_y\\_Tordesillas](https://www.academia.edu/40476475/Gulevich_V_The_ottoman_conquest_of_Caffa_1475_Kilia_and_Belgorod_1484_in_the_Chronicle_of_the_Turks_written_by_Antonio_de_Herrera_y_Tordesillas)

Íñigo Fernández, L. E. (2015). *Breve historia de la batalla de Lepanto*. Madrid: Ediciones Nowtilus S.L.

Lane-Poole, S., & Corbi, T. V. (2011). *Los corsarios berberiscos*. Renacimiento.

Minguez Cornelles, V. (2011). *ICONOGRAFÍA DE LEPANTO. ARTE, PROPAGANDA Y REPRESENTACIÓN SIMBÓLICA DE UNA MONARQUÍA UNIVERSAL Y CATÓLICA*. (U. d. Compostela, Ed.) *Obradoiro de historia moderna*(nº. 20), 251-280. Recuperado el 11 de junio de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3741978>

Navarro Latorre, J. (1970-71). *La batalla de Lepanto*. (I. F. Católico, Ed.) *Cuadernos de historia Jerónimo Zurita*, Nº. 23-24, págs. 205-223. Recuperado el 18 de mayo de 2020, de <https://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/07/06/4navarro.pdf>

Ortega Villoslada, A. (2011). *Del Mediterráneo al Atlántico: apertura/reapertura del estrecho de Gibraltar. Estado de la cuestión*. (S. A. Lul·liana, Ed.) *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana: Revista d'estudis històrics*(Nº 67), 101-124. Recuperado el 12 de junio de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/autor?codigo=508524>

Pardo Molero, J. F. (2008). *MERCADERES, FRAILES, CORSARIOS Y Mercaderes, frailes, corsarios y cautivos: intercambios entre el reino de Valencia y el norte de África en la primera mitad del siglo XVI*. (W. Kaiser, Ed.) *L'Europe en conflits: les affrontements religieux et la genèse de l'Europe moderne, vers 1500-vers 1650, 165-192*. Recuperado el 11 de junio de 2020, de [https://www.academia.edu/8228069/Mercaderes\\_frailes\\_corsarios\\_y\\_cautivos.\\_Intercambios\\_entre\\_el\\_reino\\_de\\_Valencia\\_y\\_el\\_norte\\_de\\_%C3%81frica\\_en\\_la\\_primera\\_mitad\\_del\\_siglo\\_XVI](https://www.academia.edu/8228069/Mercaderes_frailes_corsarios_y_cautivos._Intercambios_entre_el_reino_de_Valencia_y_el_norte_de_%C3%81frica_en_la_primera_mitad_del_siglo_XVI)

Villalba González, M. (2008). *Los alguaciles de Melilla*. Melilla: Fundación MELILLA Ciudad Monumental. Recuperado el 11 de junio de 2020, de [https://www.academia.edu/13292019/Los\\_alguaciles\\_de\\_Melilla](https://www.academia.edu/13292019/Los_alguaciles_de_Melilla)

Villanueva Morte, C. (2018). *Permisos y concesiones de tránsito entre la Península Ibérica y el Ducado de Milán registrados en el periodo sforzesco (segunda mitad del siglo XV)*. *eHumanista*, 38, 163-185. Recuperado el 10 de junio de 2020, de [https://www.academia.edu/38908591/Hermanas.\\_Relaciones\\_entre\\_la\\_pen%C3%ADnsula\\_ib%C3%A9rica\\_y\\_la\\_pen%C3%ADnsula\\_it%C3%A1lica\\_de\\_la\\_Edad\\_Media\\_a\\_la\\_Moderna\\_Ra%C3%BAI\\_Gonz%C3%A1lez\\_Ar%C3%A9valo\\_Universidad\\_de\\_Granada](https://www.academia.edu/38908591/Hermanas._Relaciones_entre_la_pen%C3%ADnsula_ib%C3%A9rica_y_la_pen%C3%ADnsula_it%C3%A1lica_de_la_Edad_Media_a_la_Moderna_Ra%C3%BAI_Gonz%C3%A1lez_Ar%C3%A9valo_Universidad_de_Granada)

## Archivos

AGS. Archivo General de Simancas