

FAMILIA, CULTURA MATERIAL Y FORMAS DE PODER EN LA ESPAÑA MODERNA



III Encuentro de Jóvenes Investigadores en Historia Moderna.
Universidad de Valladolid 2 y 3 de julio del 2015

MÁXIMO GARCÍA FERNÁNDEZ (EDITOR)



III Encuentro de Jóvenes Investigadores en Historia Moderna

**FAMILIA, CULTURA MATERIAL
Y FORMAS DE PODER
EN LA ESPAÑA MODERNA**

Valladolid 2 y 3 de julio del 2015

MÁXIMO GARCÍA FERNÁNDEZ (EDITOR)

ISBN: 978-84-938044-6-6

© Los autores

© De esta edición Fundación Española de Historia Moderna, Madrid, 2016.

Editor: Máximo García Fernández.

Colaboradores: Francisco Fernández Izquierdo, M^a José López-Cózar Pita, Fundación Española de Historia Moderna.

cchs_fehm@cchs.csic.es

Fotografía de cubierta: Biblioteca Histórica Santa Cruz, Universidad de Valladolid.

Entidades colaboradoras en la convocatoria y celebración del Encuentro:



Las armadas en el reino de Portugal en los reinados de los Felipes (1580-1640)

Portuguese fleets during Philip's reigns (1580-1640)

Koldo TRÁPAGA MONCHET
*IAP-UNL/IULCE**

Resumen:

La Unión de la corona de Portugal a la Monarquía hispana en la persona de Felipe II supuso la agregación del imperio portugués al conjunto patrimonial de Felipe II. El funcionamiento de la Monarquía era impensable sin la operatividad de las armadas del Rey. Durante los sesenta años que el reino luso estuvo incorporado al patrimonio de los Hasburgo, se produjo un intercambio y transferencia de hombres, recursos económicos y materiales entre las cortes de Madrid y Lisboa que permitieron mantener en funcionamiento las armadas del rey en el reino de Portugal. El principal objetivo de este trabajo es dar a conocer algunas de las estrategias empleadas por Felipe II para garantizar el aprovisionamiento de madera para las armadas en la corte de Lisboa. Estrategias que fueron repetidas durante la Unión. Por un lado, la conservación y explotación de las *coutadas* y *matas* en el reino de Portugal y, por otro lado, la firma de asientos por los ministros del Rey Católico en las cortes de Lisboa y Madrid.

Palabras clave: Armadas del rey, cortes de Madrid y Lisboa, madera, *Coutadas* y *matas*, asientos.

Abstract:

The union of Portuguese and Castile Kingdoms in the person of Philip II meant that the Portuguese Empire was added to his personal heritage. The Monarchy could not be maintained without ensuring the operation of the King's fleets. Throughout the sixty years of Political Union, there were a transfer and an exchange of men, funding and supplies between the Courts of Madrid and Lisbon whereby King's fleets on Portugal kept on. The main purpose of this article is to shed light upon the different strategies sought by the Kings in order to guarantee timber supply for their fleets: not only about the conservation and utilization of the forest resources which belonged to the King in Portugal (*coutadas* and *matas*), but also about the large loan (*asientos*) signed by King's officers in the Courts of Lisbon and Madrid.

Keywords: King's fleets, courts of Madrid and Lisbon, timber, *Coutadas* and *matas*, *asientos*.

1. Introducción: la madera y el ‘servicio del rey’

“una cosa deseo ver acabada –le indicó a un ministro en 1582- y es lo que toca a la conservacion de los montes [...]. Temo que los que viniesen despues de nosotros han de tener mucha queja de que los dejamos consumidos, y plegue a Dios que no lo veamos en nuestros días”¹.

Este fragmento de texto ha sido extraído de la monografía de Felipe II realizada por Henry Kamen. Forma parte de un marco más amplio sobre la figura del Rey Prudente,

* Este trabajo forma parte del proyecto ForSEAdiscovery, referencia PITN-GA-2013-607545. Abreviaturas utilizadas [AGS] = Archivo General de Simancas, [CMC] = Contaduría Mayor de Cuentas; [GYM] = Guerra y Marina; [AHU] = Archivo Histórico Ultramarino, [CU] = Conselho Ultramarino; [BAMOP] = Biblioteca e Archivo de Ministério de Obras Publicas, [MOR] = Monteiro-Mor do reino.

¹ Henry Kamen, *Felipe de España*, Barcelona, Siglo XXI, 1998, p. 192.

quien era presentado como un soberano que tenía aficiones más allá de las obligaciones derivadas de gobernar la Monarquía. De ahí el nombre del capítulo: “El mundo de Felipe II”. En las siguientes páginas el autor expone numerosos detalles de la preocupación de Felipe II por el cuidado de los Sitios Reales, como evidencia de su gusto por la arquitectura y los elementos al aire libre: fuentes, jardines, frutos y, cómo no, los árboles². Lo que en un principio puede parecer anecdótico, en realidad guarda una trascendencia fundamental para asegurar la pujanza de las Monarquías europeas durante la época moderna. La madera, representada en los Sitios Reales del texto arriba expuesto (*coutadas* y *matas* en el reino de Portugal), resultó ser una materia prima de primera magnitud en la organización territorial y gobierno diario de la Monarquía de Felipe II. De ahí la preocupación mostrada por el Rey Prudente por la conservación de los bosques. Estos eran entendidos como un patrimonio que debían ser salvaguardados, ya que su mantenimiento estaba orientado hacia un propósito claro: aprovisionar los astilleros del reino y, de esta forma, garantizar la construcción naval. Las armadas eran el nervio de la guerra y permitían mantener comunicadas las posesiones territoriales del rey a lo largo de todo el orbe.

Es por ello que los soberanos europeos llevaron a cabo a lo largo de toda la Edad Moderna políticas conservacionistas de los bosques. De acuerdo con John Perlin, la madera fue un actor esencial en el desarrollo de la civilización, ya que esta se utilizaba para numerosas cuestiones del día a día. La madera era, en efecto, un material de construcción, un combustible fósil utilizado como materia prima³. La deforestación constituyó una de las mayores preocupaciones de los soberanos europeos, llegando a ser en el caso de los monarcas ingleses un factor esencial en la búsqueda de nuevas tierras. Junto a la exploración de lugares desconocidos, hubo una preocupación creciente por proteger las masas arbóreas ya conocidas. Esta materia prima llegó a forzar a los dirigentes políticos a desarrollar leyes para su protección: “Wood scarcities have forced governments to take an active role in the allocation and protection of this precious resource”⁴.

Para el caso hispano, John Wing ha estudiado la importancia de las reglamentaciones realizadas por los reyes hispanos desde mediados del siglo XVI hasta que en 1748 fue decretada la primera legislación nacional para el mantenimiento forestal para la construcción naval⁵. El autor interrelaciona las dinámicas de la formación del Estado moderno con el control de los recursos naturales a través de un aspecto concreto: el cuidado de las reservas forestales para asegurar la construcción naval⁶. La madera (*timber*) se convierte por lo tanto en un agente político

² *Ibidem*, pp. 187-195.

³ “trees have been the principal fuel and building material of almost every society for over five thousand years, from the Bronze Age until the middle of the nineteenth century [...] wood, in fact, is the unsung hero of the technological revolution”, John Perlin, *A Forest journey: The Story of Wood and Civilization*, Countryman Press Imprint, fall, 2005, introducción.

⁴ *Ibidem*, pp. 11-12, “foreword”. Para el caso de Inglaterra véase el capítulo décimo.

⁵ El cuidado y explotación de los bosques ha sido ya resaltada por parte de la historiografía, aunque desde distintas ópticas. Para el caso de Galicia nos remitimos al trabajo de Ofelia Rey Castelao, *Montes y política forestal en la Galicia del Antiguo Régimen*, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 1995. Se ofrece una visión temporal y geográfica en Erich Bauer Manderscheid, *Los montes de España en la Historia*, Madrid, Ministerio de Agricultura y Pesca, 1991. En ambos se dedica una parte específica del trabajo al reinado de Felipe II.

⁶ John T. Wing, *Roots of empire: State formation and the politics of timber Access in early modern Spain, 1556-1759*, Tesis Doctoral del 2009. El libro ha sido publicado recientemente con el título *Roots of*

imprescindible que condiciona las formas de poder durante la época moderna y la articulación del territorio. Elemento irremplazable para asegurar el mantenimiento de la Monarquía, ya que su funcionamiento era asegurado por medio de los barcos que conectaban las distantes posesiones territoriales de los reyes hispanos.

Por lo tanto, existía una estrecha imbricación entre la construcción naval y la conservación de los bosques, política que es definida por el autor como *state forestry*. La construcción de los barcos conllevó una tendencia a intentar conocer las posibilidades reales de los bosques de la Península Ibérica por parte del monarca hispano, entablando contacto con los poderes locales y produciéndose, de esta forma, un proceso interno de territorialización, lo que permitió al Estado (entendido como unidad política) reforzar su poder⁷.

Referente a la Monarquía hispana, Felipe II se mostró preocupado por proteger los bosques. Para ello elaboró una extensa labor reglamentística, a fin de garantizar la provisión de madera para la construcción naval⁸. Importante recalcar que la política forestal conducida por el Consejo Real, en el caso de Castilla, estaba orientada al fin concreto indicado con anterioridad. Proceso que fue paralelo a la configuración política de la Monarquía hispana, mediante la institucionalización de sus organismos gubernativos⁹. Por lo tanto, no ha de extrañar que fuera durante este reinado cuando surgieron los oficios e ‘instituciones’ encargadas de la gobernación y control de los bosques de Felipe II en la corona de Castilla¹⁰. Hecho que ya había acontecido previamente en la Monarquía portuguesa, ya que esta se había configurado con anterioridad.

En 1580, Felipe II agregó el reino de Portugal a sus posesiones patrimoniales¹¹. De esta forma contaba con un nuevo reino que tenía unas instituciones políticas ya asentadas desde, al menos, la primera mitad del siglo XVI. La Unión de ambas Coronas permitió a los portugueses disponer de las inmensas riquezas del Rey Católico. Tras la Unión, Felipe II juró respetar las instituciones y tradiciones políticas del reino lusitano, para lo cual se produjo una reglamentación de la casa real de Portugal¹². A su vez, el

Empire: Forest and State Power in Early Modern Power, c. 1500-1750, Leiden, Brill, 2015, “Introduction”.

⁷ *Ibidem*, pp. 1-9. Más detalladamente: “Through the lens of internal territorialization, this book analyzes the intensification of forest resource use for Spanish naval shipbuilding and its relation to early modern state formation from the sixteenth century to the middle of the eighteenth century” (p. 4).

⁸ J. T. Wing, *Roots of empire...*, 2009, pp. 27-31. Véase su artículo “Keeping Spain afloat: State Forestry and Imperial Defense in the Sixteenth Century”, *Environmental History*, 17 (1), pp. 116-145. En él desarrolla esta argumentación con más profusión, esp., pp. 117-120, 126-129.

⁹ José Martínez Millán y Carlos Javier de Carlos Morales (dirs.), *Felipe II (1527-1598). La configuración de la Monarquía Hispana*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1998.

¹⁰ Ricardo Gómez-Rivero, “La superintendencia de construcción naval y fomento forestal en Guipúzcoa (1598-1611)”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 56 (1986), pp. 591-636.

¹¹ Fernando Jesús Bouza Álvarez, *Portugal en la Monarquía Hispánica (1580-1640). Felipe II, las Cortes de Tomar y la génesis del Portugal Católico*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1987, 2 vols. Una de las mayores utilidades de incorporar el reino portugués para Felipe II sería la de disponer del comercio de Lisboa con el norte de Europa, vol. 1, pp. 76-81 y II, pp. 648-649. Del norte de Europa llegaban madera y productos comerciales fundamentales para la construcción naval en los astilleros de Lisboa.

¹² Félix Labrador Arroyo, “A função integradora da Casa Real portuguesa de D. João I a D. Filipe I (1385-1598)”, en Santiago Martínez Hernández (dir.), *Governo, política e representações do poder no Portugal Habsburgo e nos seus territórios ultramarinos (1581-1640)*, Lisboa, CHAM, 2011, pp. 32-41. En 1582-1583, el archiduque Alberto era apremiado a respetar la casa real de Portugal, institución

archiduque Alberto fue electo virrey de Portugal, es decir un miembro de la familia real iba a ejercer de *alter ego* de Felipe II lo que situaba al territorio portugués y a la corte de Lisboa en una posición preeminente sobre las demás, ya que estaban gobernadas por un aristócrata. Punto importante en este presente trabajo, ya que vamos a ceñirnos a los años de gobierno del archiduque Alberto. Momento en el que se establecieron los procedimientos utilizados en el futuro para garantizar la provisión de la madera. Felipe II percibió la conservación de los bosques como si de su propio patrimonio (Monarquía) se tratase. De ahí la estrecha imbricación existente en el establecimiento de los organismos que aseguraban la gobernación de la Monarquía con los procedimientos para garantizar el aprovisionamiento de madera para las armadas del rey.

La importancia del reino de Portugal dentro de la Monarquía quedó de manifiesto en numerosas cuestiones, por lo que los sucesivos Felipes no escatimaron en utilizar recursos económicos para garantizar su operatividad, entre los que se encontraba la armada y, evidentemente, la madera que aseguraba su operatividad. La defensa militar, es decir la conservación territorial del patrimonio, constituía una de las cuestiones fundamentales.

De forma paulatina se fue produciendo un proceso de transferencia de conocimiento, dinero y hombres entre los distintos territorios de los Felipes. Las diferentes armadas de la Monarquía no fueron ajenas a esta dinámica, sino que participaron de forma activa en ella. En el río Tajo residieron y fondearon tanto las armadas del reino de Portugal, como aquellas que formaban parte de la corona de Castilla. Es por ello que en esta aportación empleamos el término “armadas en el reino de Portugal”, centrándonos en el aspecto concreto de la provisión de la madera y los derivados de ella.

2. El control de las *coutadas* y *matas* del rey en el reino de Portugal

Las *coutadas* y *matas* de los soberanos lusos eran espacios forestales que pertenecían al Rey, es decir formaban parte de su patrimonio¹³. Eran administradas por el *monteiro-mor*, oficio que existía en la casa real de Portugal desde al menos el siglo XIV. Estos bosques no eran gestionados por funcionarios del rey de Portugal, sino por criados suyos que estaban vinculados a él por medio de un juramento. La primera instrucción a un *monteiro-mor* de la que hay constancia data de 1381, aunque la primera reglamentación completa del oficio no se produjo hasta 1442¹⁴. Desde el primer cuarto del siglo XVI, la dignidad y el oficio quedó vinculado al linaje de los Melo, quien lo retuvieron incluso después de la proclamación de don João IV como rey de Portugal en 1640¹⁵. La institución de la montería mayor del reino continuó existiendo hasta el final

fundamental desde donde se articulaba políticamente el reino. Félix Labrador Arroyo: *La Casa Real en Portugal (1580-1621)*, Madrid, Polifemo, 2009, pp. 273-278.

¹³ Antonio Manuel Hespanha, *Vísperas del Leviatán. Instituciones y poder político (Portugal, siglo XVII)*, Madrid, Taurus, 1989, p. 173.

¹⁴ Se encuentra en las Ordenaciones Alfonsinas de 1442. F. Labrador Arroyo: *La Casa Real...*, p. 225. Nicole Devy-Vareta sitúa la fecha en 1435. Nicole Devy-Vareta, “Para uma geografia histórica da floresta portuguesa. As matas medievais e a «Coutada velha» do Rei”, *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, 1 (1985), p. 59.

¹⁵ Carlos Manuel Baeta Neves, “Algunos documentos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo sobre Monteiros-Mores, caçadores-mores e caçadores e couteiros de perdizes”, separata de *Anais do Instituto Superior de Agronomia*, 28 (1965).

del Antiguo Régimen, siendo eliminada en la primera mitad del siglo XIX en la conformación del Estado liberal¹⁶.

La reglamentación de este oficio fue en paralelo con los despachos y regimientos de los soberanos portugueses, en los que delimitaban y protegían estos espacios forestales para la construcción naval. Ya desde 1377, los bosques del rey aprovisionaron de madera a los astilleros de Lisboa para la construcción naval¹⁷. En el reino de Portugal Lisboa fue el principal centro de desarrollo de esta industria¹⁸. De acuerdo con el trabajo de Nicole Devy Vareta, la madera procedente de las *coutadas* y *matas* del rey empleada en los astilleros de la ciudad era transportada por navegación de cabotaje o, en su defecto, por vía terrestre: “por cabotagem ou por via terrestre madeiras das áreas de Alcobaça, Leiria, Torres Vedras, Óbidos e Alcacer do Sal; pelo Tejo, chegariam outras das matas de Santarém e das coutadas do Ribatejo”¹⁹.

La incapacidad de los bosques portugueses para satisfacer la demanda creciente de los astilleros del reino impulsó a los soberanos a conceder ciertos privilegios para la importación de madera durante los siglos XV y XVI²⁰. No por ello se dejaron de promulgar decretos y regimientos reales regulando las *coutadas* y *matas* del soberano. Resultó ser una preocupación constante en los años inmediatamente anteriores a la Unión de Coronas y durante la misma²¹.

La importación de madera y componentes navales y la explotación de los recursos forestales patrimoniales fueron algunas de las fuentes de aprovisionamiento de madera que garantizaban la construcción y el reparo de las armadas del soberano luso a lo largo del siglo XVI. La Unión de los reinos de Portugal y Castilla suscitó la controversia de la utilización de recursos de ambas Coronas para empresas que no cabe entenderlas como propias de cada una de ellas, sino que respondían a la conveniencia e intereses del monarca. Eran, por lo tanto, de “su servicio”.

2. 1. Construcción de galeras en Lisboa con la utilización de las *coutadas* y *matas*

La galera, aunque era una embarcación conocida en Portugal, no resultaba ser el tipo de construcción más habitual, ya que las embarcaciones de vela predominaban sobre las de remos. Algunos de los tratadistas del arte de la construcción naval no se referían a las galeras más que de forma nominal²², por lo que se trata de un navío secundario dentro

¹⁶ Cristina Joanaz de Melo, *Coutadas Reais (1777-1824). Privilégio, Poder, Gestao e Conflito*, Lisboa, Montepio Geral, 2000.

¹⁷ N. Devy-Vareta, “Para uma geografia...”, 1985, pp. 57-59.

¹⁸ Lisboa era conocida como *Ribera de las naos* por estar los astilleros situados en las riberas del río Tago. Véase el trabajo de Leonor Freire Costa: *Naus e galeões na ribeira da Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais, Patrimònia, 1997. Sobre el origen de la madera empleada en los astilleros de Lisboa, pp. 310-333.

¹⁹ Nicole Devy-Vareta, “Para uma geografia histórica da floresta portuguesa. Do Declínio das matas medievais à política florestal do Renascimento (séc. XV e XVI)”, *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, 1/1 (1986), p. 10.

²⁰ António Henrique de Oliveira, *Hansa e Portugal na Idade Média*, Lisboa, 1959, pp. 145-160, en donde el autor señala que ya en el siglo XIII existía el comercio de madera realizado entre el norte de Europa y Lisboa.

²¹ N. Devy-Vareta, “Para uma geografia...”, 1986, pp. 28-34, F. Labrador Arroyo, *La Casa Real en...*, pp. 227-230. Para el siglo XVI sustentada con documentación de archivo véase L. F. Costa, *Naus e Galeões...*, pp. 315-320.

²² Véase Francisco Contente Domingues, *Os navios do mar Oceano. Teoria e empiria na arquitetura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de Historia de la Universidade de Lisboa, 2004, pp. 270-274.

de las armadas del reino de Portugal. A partir del siglo XVI su construcción se quedó principalmente limitada a las regiones sureñas y del Mediterráneo²³. Ello no significaba que dejaran de ser empleadas, especialmente en momentos menos propicios. Tras el fracaso de la Armada Invencible, Felipe II sabía de la necesidad de recuperar el poder naval perdido²⁴. Lisboa se convirtió en uno de los puntos estratégicos para la ejecución de este proyecto.

En el verano de 1589 don Francisco Coloma llegó al puerto de Lisboa, comenzando de forma inmediata a analizar el estado de las galeras allí residentes. Para don Francisco las galeras “están bastante deshechas” y requerían de la adopción de medidas urgentes. El militar proponía construir galeras en el puerto de Lisboa, ya que

“en esta tierra tiene Vuestra Magestad mucha cantidad de madera en Bosques suyos y mucha comodidad para conduzir la por el Rio con facilidad y poca costa y cantidad de maestraça y para la clauaçõ Vizcaya cerca para hazerse Galeras es lo mas apropiado que puede ser y no costaran mas que en Barzelona”²⁵.

Las ventajas del puerto lisboeta estribaban en la presencia de un maestro constructor²⁶, la posición geográfica de la ciudad y, especialmente, la buena calidad y cantidad de los bosques del Rey²⁷. El negocio fue remitido a la corte de Madrid, en donde se solicitó el envío de un presupuesto detallado para ponderar la conveniencia de construir galeras en Lisboa²⁸. Pocas semanas más tarde don Francisco trasladó la información requerida²⁹.

De acuerdo con esta, Felipe II debería desembolsar 2.722 ducados y siete reales para efectuar el negocio. La memoria desglosaba las partidas de gastos de mano de obra, algunos de los componentes del navío, el transporte de la madera e, incluso, el precio de los palos y la especie que iba a ser empleada, tal como se puede observar en la tabla *infra*.

²³ José Luis Casado Soto, “Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tecnológico”, en Bibiano Torres Ramírez (coord.), *Andalucía, América y el mar: Actas de las IX Jornadas de Andalucía*, Sevilla, Diputación de Huelva, 1991, p. 130. En otro trabajo suyo indica su escasa trascendencia en las grandes actividades militares de las Azores o la Armada de 1588, J. L. Casado Soto, *Barcos para la Guerra. Soporte de la Monarquía hispana*, *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, V, p. 29.

²⁴ Entre otros autores lo cita David Goodman, *Spanish naval power, 1589-1665*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, pp. 6-8.

²⁵ AGS, GYM, leg. 250, docs. 164 y 167, julio de 1589 desde Lisboa.

²⁶ *Ibidem*: “Maestre Bartolome que es el mexor official que ay agora deste menester porque es tan bien afortunado en fabricar galeras que todas las que el a echo an salido tan buenas como es notorio”

²⁷ De esta forma se profundiza en la afirmación de L. F. Costa, *Naus e Galeões...*, p. 315.

²⁸ No ha de extrañar la predisposición de Felipe II hacia esta propuesta, ya que durante la década anterior había intentando, en vano, disponer conjuntamente sus galeras y las del rey don Sebastião I. F. J. Bouza Álvarez, *Portugal en la Monarquía...*, vol. I, pp. 91-92. Una vez realizada la Unión, el monarca dictó en ocasiones la incorporación de galeras de las coronas de Castilla a sus armadas de Portugal. Luis R. Guerrero, “Pirataria, corso e beligerância estatal no sudoeste peninsular e ilhas adjacentes (1550-1600)”, en Maria da Graça Ventura (coord.), *As Rotas Oceánicas (séculos XV-XVII)*, Lisboa, Edições Colibri, 1998, pp. 126-127.

²⁹ “Quanto a lo de la relación de lo que por menudo costara un buque de una galera en este lugar la enbio a Vuestra Magestad con esta lo que poco mas o menos constara según ha parescido al capitan Gutierre de Arguello y a las demás personas platicas”, AGS, GYM, leg. 250, doc. 170. Carta de don Francisco Coloma de 21 de julio de 1589 desde Lisboa.

Partida de gasto	Cantidad (ducados castellanos)
50 quintales de clavazón peso de Portugal a 60 reales el quintal	272 ducados y 8 reales
40 quintales de brea peso de Portugal a 20 reales el quintal	72 ducados y 8 reales
20 quintales de estopa a 45 reales el quintal	81 ducados y 9 reales
1850 jornales de galafates a 3 reales	504 ducados y 6 reales
4500 jornales de maestros “dajas” a 3 reales	1227 ducados y 3 reales
De cortar seiscientos pinos que son menester a medio real	27 ducados y 3 reales
De acarrearlos del bosque al embarcadero a dos reales	109 ducados y 1 real
Cortar y acarrear sesenta pintos para bacallares	9 ducados
Por tres árboles de Flandes para las postizas a 80 ducados portugueses	218 ducados y 2 reales
12 palos de pino bravo para la “crueia” que se han de cortar en la Pederneira ³⁰ . Se aserrarían allí y después se llevarían en barcos a Lisboa	21 ducados y 9 reales
Cortar 300 árboles de alcornoque son menester al precio de un real cada uno	27 ducados y 3 reales
Acarrearlos “a la Marina” en 100 carros a cinco reales cada uno	45 ducados y 5 reales
24 palos de roble que se han de comprar para quillas y cuerdas, tratándose de madera que viene fuera del reino de Portugal	37 ducados y 3 reales
La madera necesaria para dos timones a 200 reales	18 ducados y 7 reales
	2722 ducados y 7 reales

Fuente: AGS, GYM, leg. 250.

De acuerdo a esta memoria, dos tercios del gasto de construcción un barco procedían del pago de la mano de obra. Don Francisco Coloma resaltaba que se produciría un ahorro sustancioso por proceder las maderas de las *coutadas* y *matas* del soberano. Don Francisco recordaba el procedimiento a seguir en el reino de Portugal para proceder a la tala de árboles, que debería realizarse durante el mes de septiembre, mediando la correspondiente licencia del soberano³¹. El rey expedía al virrey, el qué, a su vez, la remitía al montero mayor, por lo que se encontraba dentro de la sección de la caza de la casa del rey de Portugal³². Este la hacía llegar a los oficiales que estaban bajo su mando, *los monteros-mores* de los distritos. En ocasiones eran acompañados de expertos encargados de la construcción del barco o por ministros del rey conocedores de las

³⁰ Pederneira fue durante al menos los siglos XIV-XVI un centro fundamental de construcción naval del reino de Portugal. Cercano a él se encontraba el denominado “Pinhal do Rei”, lugar de extracción de maderas de pino bravo y manso para la construcción naval. Este espacio forestal fue objeto de reglamentación en sucesivas ocasiones, incluyendo el reinado de Felipe II. El monarca no sólo estableció los límites de sus bosques, sino que también encomendó a sus criados y ministros la supervisión de los árboles de tierras privadas. Desde estas tierras y *coutos de Alcobaça* también se transportaba madera para los astilleros de Lisboa. António Arala Pinto, *O Pinhal do Rei – Subsídios*, S. l., S. e., 1938, vol. 1, pp. 122-142, 159-162 y 212-213. L. F. Costa, *Naus e Galeões...*, pp. 317-318. En 1621, Pederneira y los pinares cercanos continuaron siendo empleados para la construcción de navíos, como se denota del memorial presentado por Mateus Nunes y Joao de Almedia en 1621, AHU, CU, Reino, caja 3, exp. 58.

³¹ AGS, GYM, leg. 250, doc. 170.

³² F. Labrador Arroyo, *La Casa Real en...*, pp. 222-241, en donde se analiza la estructuración de los monteros-mores en relación con el ejercicio de la caza y el cuidado de los bosques y *coutadas* del rey.

verdaderas necesidades de los astilleros de Lisboa: especie de árbol, medidas, características, etc.³³.

El trabajo desempeñado por don Francisco de Coloma resultó ser del agrado de Felipe II, razón por la cual le fue encomendada la construcción de varias galeras. En diciembre de 1590, don Francisco concertó la ejecución de dos galeras con don Sebastián Tenudo al precio de dos mil y novecientos ducados cada una. Las embarcaciones serían realizadas en Seixal, municipio próximo de Lisboa, y deberían estar finalizadas en fecha anterior a final de mayo de 1591. La madera procedería de los bosques del rey y los árboles se talarían durante la luna de enero. Las medidas se corresponderían con las diseñadas por el maestre mayor Bartolomé Jordán³⁴. El primero de junio, don Francisco informaba que los trabajos iban muy adelantados “y la una se podrá barar antes de San Juan y parece que an de ser buenas galeras”³⁵. Poco después confirmó la información adelantada y aseguró que la segunda embarcación sería botada en poco tiempo, ya que habían llegado todas las maderas requeridas. Una proporción del pago había sido acordado con Pedro Baeza, asentista para el mantenimiento de las galeras de España en Lisboa y de quien hablaremos más adelante. A finales de mes una de las mismas ya estaba construida y armada, pero se encontraba varada³⁶.

Los problemas de las galeras del reino de Portugal no se solucionarían con la construcción de uno o dos navíos. La situación de la escuadra del reino requería una renovación de mayor alcance. La “Galera Esfera”, por ejemplo, se encontraba sin remos, por lo que don Francisco proponía otros expedientes. Uno de ellos era el intercambio de embarcaciones entre las distintas escuadras de Felipe II. Decidió intercambiar algunas de las galeras de la corona de Castilla por otras del reino de Portugal, a pesar de que estas segundas se encontraban sensiblemente deterioradas: “Vuestra Magestad ha sido seruido que vengan las ocho galeras de mi cargo [galeras de España] que estan en Lisboa auiendo trocado quatro buques de los mejores con otros quatro de los viejos de aquel Reyno y que no partan hasta que lleguen las galeças”³⁷.

La importación de “pino de Flandes”³⁸, la tala de madera en las *coutadas* y *matas* de Felipe II o la utilización de expertos procedentes de otros reinos resultaba, en ocasiones, insuficiente para culminar el proyecto de construcción de un barco. Los navíos del rey eran gestionados por ministros y cortesanos que interrelacionaba a numerosos súbditos situados en varios espacios geográficos de distintos territorios, pero que compartían la preocupación principal de garantizar “el servicio del Rey”. La firma

³³ Nos remitimos a los numerosos ejemplos que se encuentran en BAMOP, MMR, serie 9. Los escribanos locales del monarca solían realizar una relación de la madera cortada, el lugar de extracción y las personas que tomaron parte.

³⁴ AGS, GYM, leg. 291, doc. 31: “Queda entendido y porque conuiene que estas galeras se fabriquen de la traça y medidas que el maestre mayor Bartolome Jordan que alli hizo otras dos embarcaciones a proposito para nauegar en los mares de Poniente, le ordene que de la dicha traça y media y conforme a ella se hagan estas dos galeras”. Carta de don Francisco Coloma de 28 de diciembre de 1590.

³⁵ AGS, GYM, leg. 322, doc. 10, carta de don Francisco Coloma a Felipe II de 1 de junio de 1591, Lisboa.

³⁶ AGS, GYM, leg. 322, docs. 11, 13 y 14, correspondencia de don Francisco Coloma de junio de 1591, Lisboa.

³⁷ AGS, GYM, leg. 250, doc. 194, carta del Adelantado de 27 de julio de 1589 desde Puerto de Santa María.

³⁸ El pino de Flandes en realidad hace alusión a madera procedente del norte de Europa y que probablemente fue reembarcada en otros navíos en los estados flamencos. Referencias a su importación a comienzos del XVI en L. F. Costa, *Naus e galeões...*, pp. 326-327.

de asientos era otro de los mecanismos empleados por el monarca y sus ministros, produciéndose en este campo un intenso intercambio y transferencia de dinero y productos dentro y fuera de las posesiones patrimoniales de Felipe II.

2.2. La importación de madera y la firma de asientos: la labor de don Esteban de Ibarra

Don Esteban de Ibarra fue a finales de la década de 1580, en condición de su cargo de proveedor general de las armadas de Felipe II, el ministro del rey encargado de ajustar las materias relativas a la provisión de los barcos en la corte de Lisboa. Don Esteban pertenecía a una familia de origen vasca, varios de cuyos miembros habían desempeñado tareas militares en los ejércitos de la Monarquía. Don Esteban comenzó su carrera como secretario de uno de los hijos del III duque de Alba, por lo que desde un principio estuvo vinculado a asuntos de gobernación de la Monarquía. Don Esteban fue, posteriormente, enviado a la corte de Lisboa en donde se convirtió en uno de los ministros de mayor confianza del soberano, razón por la que en 1592 fue desplazado, en donde desarrolló una intensa carrera política jalonada con encargos de enorme confianza y trascendencia tal como indicaremos a continuación³⁹.

En la corte de Lisboa su cometido estuvo más relacionado con el manejo económico de las remesas que se enviaban desde la corte de Madrid a la de Lisboa. En agosto de 1589, Felipe II firmó un decreto por el que ordenaba la implementación del arca de las tres llaves para la gestión de los recursos numerarios enviados a Lisboa, entre los que figuraban “los Gastos de las dichas Armadas”⁴⁰.

Durante el tiempo del proveedor don Francisco Duarte, antecesor de don Esteban de Ibarra, el arca permaneció en la casa de don Francisco y no contaba más que con dos llaves. Don Francisco cayó en desgracia y fue llamado a la corte de Madrid, otorgando Felipe II el oficio a don Esteban de Ibarra. A él le encomendó la supervisión del dinero, y a su vez trató de institucionalizar la distribución de las ‘remesas hispanas’ en la corte de Lisboa:

“Porque he acordado que la dicha Arca tenga tres llaues como hasta aquí ha tenido dos y auiedo dado licencia al dicho Francisco Duarte para salir desa ciudad y Reyno para venir a Castilla es necesario que en su lugar aya persona en cuya casa y poder quede la dicha Arca y los libros y papeles que señale las libranças como él las señalaba y haga las demás cosas de mi seruicio que el hazia. Yo os mando que paséis luego la dicha arca a buestra casa a donde la tendréis en guarda con el buen Recaudo que conbiene y que en ella hagáis echar luego otra llaue de manera que tenga tres de las quales tendreis vos en vuestro poder la que el dicho Francisco Duarte tenia y la otra entregareis a la persona que el dicho serenísimo Principe mi sobrino eligiere a quien acudiréis para que nombre la que le paresciere y la que nombrare Gonçalo de Salamanca mi criado”⁴¹.

Con estos fondos se financiaba no sólo el pago de los árboles del Rey empleados en la construcción de galeras en la corte de Lisboa, sino también la importación de maderas y componentes navales procedentes de áreas geográficas del norte de Europa. Por lo tanto, don Esteban de Ibarra era el depositario y administrador de todo el dinero que se

³⁹ José Eloy Hortal Muñoz, “La visión de un ministro “castellanista” sobre la situación de los Países Bajos al final del siglo XVI: los “advertimientos” de Esteban de Ibarra”, *Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Geschiedenis*, 174 (2008), pp. 89-166.

⁴⁰ AGS, GYM, leg. 310, doc. 100, orden real de 16 de agosto de 1589.

⁴¹ *Ibidem*.

remitía desde la corte de Madrid para garantizar su defensa “y otros qualesquier efectos de mi seruicio”⁴².

En 1588 y 1589, don Esteban de Ibarra firmó varios asientos con algunos mercaderes, incluyendo el alemán Otto Vilquiens, para la importación de mástiles procedentes de Noruega y otras regiones de Europa que iban a ser empleados en los barcos del Rey, que no necesariamente se encontraban en Lisboa⁴³. En los artilleros del norte de la Península Ibérica se estaban construyendo numerosos galeones, para lo cual los criados y ministros de Felipe II desplegaron una gran actividad para asegurar, entre otros bastimentos, la madera⁴⁴.

Así, don Esteban de Ibarra no fue el único, ya que don Bernabé de Pedroso, proveedor de una de las armadas de Felipe II, había firmado otro asiento con un flamenco para transportar mástiles desde el norte de Europa hasta la corte de Lisboa, a pesar de que el dicho don Bernabé no operaba en la ciudad lisboeta⁴⁵. Por lo tanto, hubo una transferencia constante de conocimientos y dineros entre puntos neurálgicos de la Monarquía a fin de garantizar la operatividad de las armadas del rey.

El buen quehacer de don Esteban de Ibarra en Lisboa motivó su nombramiento de secretario real el 19 de agosto de 1591, extendiéndose su influencia durante la jornada de Aragón de 1592. A don Esteban se le encomendó, entre otros propósitos, la fiscalización de las cuentas y el intento de institucionalización de diversos organismos que no estaban únicamente relacionados con la gestión económica, como fue el establecimiento de la Secretaría de Estado y Guerra⁴⁶. Referente a materia económica, la tarea fue desempeñada entre, al menos 1593 y 1596, a través de la creación de la Junta de Hacienda⁴⁷. Por lo tanto, su estancia en la corte de Lisboa supuso un refrendo a sus capacidades y un paso decisivo en su ascenso cortesano. Con todo, la labor de gestor político-económico también requirió la firma de asientos con varios portugueses residentes en Lisboa. El objetivo principal de estos asientos no era otro que aprovisionar y mantener en buen estado las armadas que el rey Felipe II tenía en las riberas del río Tajo.

⁴² AGS, GYM, leg. 310, doc. 101 despacho de 30 de septiembre de 1589 de Felipe II: “me ha parescido combeniente que todo el dinero que deste Reyno se lleua a essa ciudad para la paga de la gente de guerra y prouisiones de armadas, gastos de fortificaciones, paga y prouision de las Yslas de las Açores y para otros qualesquier efectos de mi seruicio todo ello se ponga y entre en la dicha arca de tres llaues que en vuestra casa ha de estar”.

⁴³ Véase AGS, GYM, legs. 250, 285, 286, 291 y 322. Por motivos de espacio no vamos a desarrollar este punto, dejándolo para próximos trabajos. Señalar que la orden vino de mano del rey: “Despues que V. Md me mando que mirase la forma que aqui [Lisboa] se podría dar en assentar con algunas personas que prouean de mástiles y antenas para nauios e ydo platicando desto, con todos los que tratan dello y pueden seruirse en esta suerte de mercadería y porque todos, son Alemanes”, AGS, GYM, leg. 250, doc. 173.

⁴⁴ J. Wing, “Keeping Spain Afloat...”, p. 132.

⁴⁵ AGS, GYM, leg. 286, doc. 133, carta de Esteban de Ibarra de 14 de julio de 1590 desde Lisboa.

⁴⁶ J. E. Hortal Muñoz, “La visión de un ministro...”, pp. 89-100. Para una perspectiva más global véase José Eloy Hortal Muñoz, *Los asuntos de Flandes. Las relaciones entre las Cortes de la Monarquía Hispánica y de los Países Bajos durante el siglo XVI*, Saarbrücken, Editorial Académica Española, 2011, pp. 207-209 y 268-286.

⁴⁷ Para la Junta de Hacienda y los cambios hacendísticos nos remitimos al capítulo primero de Alicia Esteban Estríngana, *Guerra y finanzas en los Países Bajos católicos. De Farnesio a Spinola (1592-1630)*, Madrid, Laberinto, 2002. Una valoración, en comparación con el gobierno del marqués de Espinola durante el reinado de Felipe III, en Alicia Esteban Estríngana, *Madrid y Bruselas. Relaciones de gobierno en la etapa postarchiducal (1621-1634)*, Lovaina, Leuven University Press, 2005, pp. 99-100.

3. El mantenimiento de las armadas residentes en la corte de Lisboa

En 1588, el portugués Pedro Baeza indicaba que llevaba más de ocho años encargado de proveer “las armadas y galeras que allí [Lisboa] se junta por cuenta de la Corona Real de Castilla”⁴⁸. En efecto, Pedro Baeza fue uno de los asentistas con quien los ministros del monarca trataron en las décadas de 1580 y 1590. Esteban de Ibarra estuvo atento a garantizar la cualidad de los pertrechos y vituallas empleados en la renovación y puesta a punto de las embarcaciones del rey. Don Francisco Duarte y don Esteban de Ibarra, ambos proveedores de las armadas de Felipe II en Lisboa, firmaron en esa ciudad cuatro asientos con Pedro Baeza entre 1587 y 1591. Así, lo fueron el 27 de noviembre de 1587, el 25 de abril de 1589, el 12 de septiembre de 1590 y, por último, el 1 de febrero de 1591⁴⁹. No obstante, en la corte de Madrid hubo una labor de fiscalización completa desde la aprobación del asiento hasta la presentación de cuentas. El 28 de enero de 1588 el rey aprobó el asiento que se había firmado el 27 de noviembre del año antecedente en Lisboa. Pedro de Baeza quedaba encargado de proveer “los bastimentos y municiones” por un periodo de catorce meses, entre el 1 de noviembre de 1587 hasta final del año siguiente.

El 25 de abril de 1589, Esteban de Ibarra y Pedro Baeza acordaron un segundo asiento. El mismo obtuvo la sanción regia el 16 de junio. Según este, Pedro Baeza

“se obligo de proueer todas las galeras que estauan en el Rio y Puerto de la dicha ciudad de Lisboa y las que mas alli viniesen desde el dia de la fecha del dicho assiento hasta fin de diciembre del dicho año de todos los bastimentos y munijones, pagas de soldados, mediçinas, dietas de enfermos y todas las demás cossas que las dichas galeras tubiesen necessidad”.

Las condiciones varían ligeramente entre los asientos, pero se reconocen fórmulas similares. Entre “las demás cossas” se encontraba la provisión de la madera. Entre las cláusulas del tercer asiento, encontramos tres que se refieren al abastecimiento de esta preciada materia prima⁵⁰. Incluso, el portugués se obligó a suministrar todos los materiales y el dinero necesarios para la fábrica de dos galeras que el rey había acordado.

Descendiendo a las cuentas del primer asiento, se certifica la existencia del abastecimiento de madera procedente de dentro y fuera del reino de Portugal. Así, por ejemplo, fueron desembolsados 6.800 maravedíes “por sesenta tablas de pino de Flandes a razón de 40 reales la docena” que habían sido evaluados por el maestre mayor de la Rivera de Lisboa. Asimismo, 92.565 maravedíes “por razón de 138 pinos, los treçe de ellos brauos y lo demás mansos a rraçon de 7 reales y medio los bracos y los manos a 15 reales cada uno”. También se libraron partidas de dinero para la compra de roble y alcornoque para distintos usos, sin que se haga mención a su procedencia. Por ello, resulta plausible afirmar que procedían del reino de Portugal o, bien, habían sido adquiridos a mercaderes extranjeros.

⁴⁸ AGS, GYM, leg. 310, doc. 48.

⁴⁹ AGS, CMC, 3º época, leg. 127. Sigüientes líneas se fundamentan en *ibidem*.

⁵⁰ “yten todos los arboles que fueren menester por precio de ochenta y cinco escudos de a diez reales cada uno. [...] Yten toda la madera y tablazon que fuere menester por los precios que lo tassare el maestro mayor de la Ribera”.

4. Conclusiones

Las armadas de las coronas de Castilla y Portugal residentes en la ciudad de Lisboa dieron lugar a una transferencia e intercambio de conocimientos, información, recursos materiales, dinero y personas que interconectaban a los ministros de Felipe II en el objetivo común de sustentar las armadas del rey por ser “de su seruicio”. La madera y sus derivados para componentes navales constituían un elemento indispensable en las armadas; así el rey y sus ministros trataron de asegurar su provisión mediante relaciones personas no institucionales.

Por lo tanto, la madera se convertía en un agente político de primer orden que estaba directamente vinculada al Rey ya fuese por medio de juramentos (*coutadas* y *matas* controlados por *monteros-mores* ligados al monarca por medio de un juramento), institucionalización de las remesas hispanas enviadas desde la corte de Madrid (el arca de las tres llaves) o, bien, por la firma de asientos que interrelacionaban los territorios de la Monarquía con el norte de Europa. Estas tres vías diferentes de aproximación nos permite, a su vez, conocer el origen de la madera, las personas implicadas en su comercio y las especies de árboles empleadas en los barcos de Su Magestad Católica durante los sesenta años de Unión Política.