
Antonio de la Cruz Sastre*

NUEVOS DOCUMENTOS SOBRE LAS GALERAS EN EL SIGLO XVI: LAS MADERAS PARA EL PUERTO DE SANTA MARÍA Y EL ADOBIO PARA LA ESCUADRA DE ESPAÑA EN EL ARCHIVO DE SIMANCAS

NEW DOCUMENTS ON THE GALLEYS IN THE 16TH CENTURY: THE WOOD FOR EL PUERTO DE SANTA MARÍA AND THE ADOBIO FOR THE SPANISH FLEET IN THE SIMANCAS ARCHIVE

Resumen: Abordamos el estudio de las maderas utilizadas para la construcción de las galeras en la región portuense y el material necesario para llevar a cabo las reparaciones de estos navíos, basándonos en dos nuevos escritos localizados en el Archivo General de Simancas. Con este artículo pretendemos sacar a la luz nuevos datos que contribuyan al estudio de la industria naval en El Puerto de Santa María, concretamente en las galeras, así como de las arboledas que forman parte de su medio natural más cercano que fueron utilizadas como materia principal para los astilleros de la zona. Por último, siguiendo la línea de estudio de los navíos en el último cuarto del siglo XVI, informamos del coste y material de las reparaciones de las galeras en Cartagena, así como el nombre de las cuatro galeras más destacadas, según la documentación vallisoletana.

Palabras clave: Galeras, Madera, El Puerto de Santa María, Guadalete, siglo XVI.

Abstract: We approach the study of the wood used for the construction of the galleys in the area of El Puerto de Santa María and the necessary material to carry out the repairs of these ships, based on two new writings located in the General Archive of Simancas. With this article we intend to bring to light new data that contribute to the study of the naval industry in El Puerto de Santa María, specifically in the galleys, as well as the groves that are part of its closest natural environment that were used as the main material for the shipyards in the area. Finally, following the line of study of the ships in the last quarter of the 16th century, we inform on the cost and material of the repairs to the galleys in Cartagena, as well as the name of the four most outstanding galleys, according to the documentation from Valladolid.

Keywords: Galleys, Wood, El Puerto de Santa María, Guadalete, 16th century.

* Universidad de Cádiz. Grupo HUM-726: Ciudad, Imagen y Patrimonio.
antonio.delacruz@uca.es

Fechas de recepción, evaluación t aceptación: 27/01/2022, 7/04/2022 y 26/04/2022

1. El Archivo de Simancas

Tanto el Cardenal Cisneros como los Reyes Católicos ya tenían en mente el acopio y protección de los escritos generados por su administración, en la que existían una serie de corporaciones claramente diversificadas. Pero no será hasta la llegada del emperador Carlos V cuando se dé comienzo a la idea de la creación de un centro documental en la localidad vallisoletana de Simancas, lugar en el que poder albergar y salvaguardar la documentación existente y referente a escrituras, derechos y poderes de los reyes en Castilla y en el Imperio.

Así pues, en septiembre de 1540, debido al carácter de fortaleza y a la cercanía de Valladolid, el emperador decide enviar un primer conjunto documental para su depósito en el castillo de Simancas, fecha que se toma como inicio de la vida archivística de este centro hasta nuestros días. Pero, será su hijo Felipe II el que otorgue el peso y centralidad. Si bien su padre hacía a su corte y documentación itinerante, Felipe, tomará una decisión que lo cambiará todo al fijar la corte y centro de poder en la ciudad de Madrid. De hecho, una vez establecido, lleva a cabo dos de sus grandes proyectos junto al arquitecto Juan de Herrera: la construcción de El Escorial y del Archivo de Simancas.

Si bien antes de Felipe II se guardaban los documentos referentes a la monarquía, sus títulos, derechos y poderes, ahora se le dará un carácter más universal al atesorar las escrituras, informes y documentación generada tanto por sus órganos de gobierno y centros administrativos como de sus súbditos y vasallos, otorgando así a una herramienta efectiva para la resolución de conflictos y pleitos por parte de su gobierno, gestándose así este centro documental de primer orden en Europa para el estudio de los siglos XVI al XVII¹.

Dentro de los fondos simanquinos, las secciones de Guerra y Marina (anteriormente llamado Guerra Antigua), Secretaría de Guerra y Secretaría de Marina, son indispensables para cualquier estudio de tema marítimo, albergando información desde 1386 hasta finales del XVIII². En el legajo número 79 de la sección Guerra y Marina del AGS³, fechados en 1575, localizamos dos documentos referentes a la construcción y mantenimientos de las galeras. El primero de ellos toma por nombre *relación de la madera que ay en la comarca*

¹ Rodríguez de Diego, J.L. (2005: 298-299).

² Higueras Rodríguez, M.^a. D. (2000: 62-66).

³ (A)rchivo (G)eneral de (S)imancas, en adelante AGS.

del Puerto de Sancta María para hacer galeras⁴; el segundo, relación de las galeras de la esquadra despana más nuevas y altas de puntal. Y lo que es menester para su adobio⁵.

2. Las Galeras en El Puerto de Santa María

En un mundo bélico aún prerrenacentista donde prácticamente la totalidad de reinos, gobiernos y jefaturas luchaban sobre el firme, floreció, fruto de la expansión americana, el desarrollo mercantil y las crecientes batallas navales mediterráneas del siglo XV, la necesidad de crear una flota propia para aumentar el poder y control en un nuevo terreno de juego llamado mar Mediterráneo. Por él se podían transportar miles de hombres, armamento y/o artillería para hacer llegar las fuerzas necesarias en el menor tiempo posible en caso de conflicto. La importancia de tener una flota propia, que no hiciera depender tanto a la Corona del gasto y fidelidad de los fletamientos a terceros, era algo más que necesario⁶.

Mientras el número de barcos aumentaba y, gracias a unas innovaciones técnicas creadas por el conocimiento de años de luchas y batallas que eran tratadas como verdaderos secretos de estado, se llevarán a cabo una serie de modificaciones en estructuras, piezas y materiales para la mejora de los navíos. Así pues, con la llegada de los grandes Austrias, a inicios del siglo XVI se empezó a desarrollar una paciente y constante evolución naval de la flota que tuvo a bien rescatar a una tipología de embarcación que se tomaba ya como caduca a fines del XV: la galera⁷.

El Puerto de Santa María en la época bajomedieval ya estaba considerado como uno de los puertos destacados en Andalucía. Su fácil acceso a través de un canal de aguas tranquilas entre el Guadalete y la Bahía de Cádiz, la existencia de una infraestructura naval que daba soporte a los navíos que así lo solicitasesen, así como una lucrativa actividad comercial sustentada en productos como el cereal, vino y la sal de sus afamadas salinas, avivaba el flujo de una clase mercantil bien pudiente y, como no, de mercaderes genoveses que disponían allí de una de las escalas predilectas donde arribaban las galeras desde Italia⁸.

⁴ AGS, Guerra y Marina, Legajo 79, documento 143, f. 2v.

⁵ AGS, Guerra y Marina, Legajo 79, documento 144, f. 2v.

⁶ Aguilera López, A. J. (2018: 529-531).

⁷ En 1492, los Reyes Católicos tan solo tenían una escuadra para defender la costa granadina formada por cuatro galeras y una segunda, en Sicilia, formada por seis. En Aguilera López, A. J. (2018: 531) y Casado Soto, J. L. (2012: 284-286).

Todo ello generaba un aumento de la población al inicio del siglo XVI, así pues, el historiador Hipólito Sancho avalaba la tesis de que El Puerto de Santa María triplicaba a la ciudad de Cádiz en número de vecinos basándose en los repartos de contribuciones, ya que la región portuense contribuía hasta tres veces más en dichos repartos durante el paso del siglo XV al XVI. Según Juan José Iglesias, en el año de 1528 contaban los portuenses con 1586 vecinos (cabecas de familia), por lo que la cifra total de habitantes podría llegar a rondar los 7000, siendo superior a otras poblaciones costeras como Cádiz, Sanlúcar o Huelva⁹.

Todo lo expuesto unido a la característica de ser un puerto estratégico y seguro, hizo de El Puerto de Santa María fondeadero e invernadero de las Galeras Reales desde 1540 hasta el 27 de agosto de 1668, fecha en la que, durante el reinado de Felipe IV, se determina la retirada de la invernada de las galeras en el Puerto en favor de Cartagena. El desencadenante, pese a los intentos de presión e influencias para la derogación del decreto, fue la dificultad y el estorbo que significaba la obstrucción paulatina de la boca del río que, según explica Hipólito Sancho, causaba problemas la salida y entrada de las escuadras a la zona¹⁰.

Sea como fuere, en el XVI confluyen cinco escuadras destinadas a la defensa del territorio costero peninsular: la de Vizcaya, la de Portugal, la de Levante, la Guardacostas de Andalucía (que aseguraba la llegada y regreso de trayectos indianos, además de la defensa de las costas del sur occidental) y la Escuadra Real de Galeras¹¹. Costeada por la Corona, la Real de Galeras, defendía la costa mediterránea desde el Estrecho a Cartagena bajo el mando de un capitán general, cargo ostentado por designación real con una durabilidad de 1 o 2 años. La actividad de la flota de galeras y el asiento de invernada, estaban sujetas a la climatología predominante según las estaciones del año¹². Por norma, será tanto primavera como verano el tiempo óptimo para la navegación, mientras el invierno se reducía notablemente la actividad y se aprovecharía para las reparaciones pertinentes en la zona de invernadero.

⁸ Mira Caballos, E. (2011: 69-70)

⁹ Ambos datos aparecen en Iglesias Rodríguez, J. J. (2003a: 89)

¹⁰ González Jiménez, M., Sancho Mayi de Sopranis, H. e Iglesias Rodríguez, J. J. (2018).

¹¹ Mira Caballos, E. (2005).

¹² Mira Caballos, E. (2011: 73-74).



Fig. 1. Galeras en El Puerto de Santa María. Detalle del dibujo de Van den Wyngaerde.
Porto de Santa María, 1567¹³.

Aunque lo fuera de forma oficiosa, nunca existió un decreto que confirmara a El Puerto como sede oficial de la Armada Real de Galeras. Ciertamente la flota podría fondear en otros puertos siempre que las condiciones meteorológicas o estratégicas así lo dictaminasen. Durante el XVI, veremos diversas sedes que se fueron alternando como Málaga, Cartagena, Gibraltar, Sevilla o El Puerto de Santa María. Aun así, no debemos olvidar que hasta 1540 Cartagena y Gibraltar serán las predominantes zonas de invernada, fecha en la que Gibraltar sufre un gran saqueo y se toma conciencia, aún mayor, de que la región portuense goza de una zona más segura y defendible de los corsarios turcos¹⁴. Son recurrentes las referencias documentales en los siglos XVI y XVII a la localidad gaditana como sede de la Armada Real de Galeras, sobre la cual destaca la buena aceptación por parte de las clases pudientes, mercaderes y rentistas de El Puerto que ven en las invernadas una gran fuente de ingresos tanto en la puesta a punto y reparación de los navíos como en el abastecimiento y necesidades de su personal y, a pesar de los problemas que surgieran con estos¹⁵, de algún modo, paliar los efectos de la centralización del comercio indiano en la ciudad de Cádiz¹⁶.

¹³ Kagan, R. L. (1986) y Caballero, M. A. (2008: 114-115).

¹⁴ Mira Caballos, E. (2011: 74).

¹⁵ Sobre las disputas de las *gentes de galeras*: Iglesias Rodríguez, J. J. (2003b: 158-159); Buhigas Cabrera, J. I. (1988: 39).

¹⁶ Mira Caballos, E. (2011: 76).

3. Las maderas para El Puerto de Santa María

La información que presenta el primer documento aportado en este artículo es de gran ayuda para el estudio de la construcción de las galeras, el uso del Guadalquivir y sus afluentes para la carga de mercancías, así como para delimitar y dibujar el término natural, sus bosques y uso de los diferentes tipos de árboles en el sector naval portuense del XVI. Son constantes las referencias a Hinojos, enmarcado dentro del Aljarafe sevillano del XVI¹⁷, y sus montes como fuente de pinares de donde extraer materia prima para hacer galeras, así como las referencias a las distancias con respecto al embarcadero y cargadero, en Sevilla y Sanlúcar, respectivamente.

En el término de Ynojos que es juridición de Seuilla ay grandes montes de pinares de los quales se podrá sacar tablazón de hasta quatro galeras. Ay deste monte de Ynojos al embarcadero en el río de Seuilla hasta dos leguas y hasta el río es el camino llano para carretas, y este cargadero está de Sanlúcar por el río arriua diez leguas puédese traer esta madera como se a hecho otras veces con galeras y barcos por el río abaxo¹⁸.

Otro aspecto a destacar es el número de dehesas citadas en esta comarca y su titularidad, ya fueran de propiedad particular, de realengo o concejal, puntuizando en el número de leguas aproximadas, así como en la cantidad y tipología de los árboles que allí se pueden encontrar y su posterior utilización para la construcción de barcos¹⁹. De hecho, se deja patente la necesidad y la demanda de mercado ya que *en dehesas propias del rey y en lo conçegil de la ciudad, ay mucho recado para ligazón de nauyos*²⁰, entre otros.

Realmente, estamos frente a un catálogo de maderas destinadas para la industria naval que, tras su extracción, eran transportadas tanto en barcos como carretas a los puertos y embarcaderos localizados en las proximidades del Guadalquivir. Prueba de ello son algunos de los topónimos que se citan en el texto como el caso del puerto de las Nueve Suertes, situado en la desembocadura del río Guadiamar, que conectaba la zona de Hinojos y Aznalcázar con el Guadal-

¹⁷ Domínguez Fuerro, M^a. L. (2013: 48).

¹⁸ AGS, Guerra y Marina, Legajo 79, documento 143, f. 1v.

¹⁹ Para un estudio más profundo sobre las dehesas recomendamos: Martín Gutiérrez, E. (2018: 227-259), (2015), (2011: 31-52), (2004); Martín Gutiérrez, E. y Carmona Ruiz, M^a. A. (2010); García Guzmán, M^a. M. (2000: 113-128) y, un caso en el siglo XIX: Maldonado Rosso, J. (1988: 95-114).

²⁰ AGS, Guerra y Marina, Legajo 79, documento 143, f. 1v.

quivir y, desde allí, se surtían a las diversas poblaciones de las materias primas que los barcos transportaban²¹.

Tabla 1. Tipos de árboles y su localización geográfica según el memorial de maderas para El Puerto de Santa María.

Tipo de Madera	Localización
Pino	Hinojos, Sevilla, Utrera, Alcalá de Guadaira, Dos Hermanas, Bodegón del Rubio y Moguer
Alcornoque	Hinojos, Puerto de las Nueve Suertes, Almonte, Gibraltar, Castellar, Jerez de la Frontera y Villanueva
Encina	Hinojos, Jerez de la Frontera y Villanueva
Álamos	Puerto de las Nueve Suertes
Fresnos	Puerto de las Nueve Suertes y Castellar
Roble	Gibraltar y Castellar
Aliso	Gibraltar y Castellar
Sauce	Gibraltar y Castellar
Acebuche	Castellar

La explotación de los bosques de la zona, unido al aumento del mundo del transporte de mercancías marítimo y fluvial en la Andalucía bajomedieval y la expansión castellana, conllevó la adaptación de las diferentes tipologías madereras para la construcción de barcos más fuertes y resistentes en los astilleros del suroccidente peninsular que, pese a tener un ingente flujo naval debido a la conexión americana, no tuvo unos astilleros tan poderosos como los norteños de donde se vio la necesidad de importar madera de roble y minerales necesarios para la construcción, fruto de la abundancia de estos en la región cantábrica. Pero ello no fue un inconveniente para frenar la laboriosidad de los astilleros de la zona que utilizaban la madera de pino de Hinojos, Utrera, Moguer y otros municipios aledaños para equipar tanto la zona interna como externa de los navíos²²,

²¹ Encontramos diferentes referencias para el puerto de las Nueve Suertes y su uso a lo largo de los años: García Fuentes, L. (1990: 157-158); López Robledo, M. J. (2010: 12-13); Mena García, C. (2004: 452, 454) y Madoz, Pascual (1845). Fourneau, lo nombra como “de las siete suertes” Fourneau, F. (1973: 50, 52).

²² Ropero Regidor, D. (2018: 101).

además de sacar tablazón para las galeras o hacer los bacallares, piezas que soportaban segmentos de una madera más robusta que, colocadas en los laterales de la nave de proa a popa, otorgaban de mayor amplitud al barco sin tener que ensanchar el casco²³.

Una vez referidos algunos de los usos de los recursos madereros de la zona, en concreto el pino, la documentación vallisoletana nos aporta noticias sobre el uso de los alcornoques, encinas, fresnos y álamos que eran utilizados para la ligazón de los barcos en el último cuarto del XVI. Así pues, en diferentes zonas geográficas tales como Hinojos (...) ay montes de alcornoque y enzina en abundancia para ligazón de baxales que se podrá sacar ligazón para quatro galeras (...)²⁴; cerca del puerto de las Nueve Suertes está el bosque del rey en el qual hay montes de alcornoque y álamos y fresno. Y de fresno ay más cantidad que de lo demás de que se puede hacer ligazón para nauíos; o en el término de Almonte (...) ay dehesas del pueblo realengo ay recaudo de alcornoque para ligazón (...)²⁵.



Fig. 2. El río Guadiamar, afluente del Guadalquivir, y varios de los puertos y topónimos citados, 1579²⁶.

²³ Aranda y Antón, G. (1999: 31-32).

²⁴ AGS, Guerra y Marina, Legajo 79, documento 143, 1v.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ Ortelius, A. (1579).

Como podemos observar en el Hispalensis Conventus Delineatio de Hieronymo Chiaves, inserto en el Theatrum Orbis Terrarum de Abraham Ortelius²⁷, las poblaciones citadas en la documentación simanquina se sitúan en el entorno del Guadalquivir. Dicho río, sus afluentes y la zona marítima en la que desemboca, es el eje principal *por mar y desde la mar* de una vía de transporte y comunicación establecida entre el producto primario y el sector de la industria naval de la zona. A través de carretas y carros que se colmaban de madera en los denominados *cargaderos*, se iniciaba la partida hacia los diferentes embarcaderos más cercanos y propicios para una rápida y segura llegada de la mercancía para su posterior manufactura.

La fabricación de galeras en la península ibérica creció de una forma exponencial en el siglo XVI²⁸, pasando de embarcaciones relegadas a trabajos de transporte y mercantiles a aplicárseles una serie de ideas revolucionarias que alentaron su uso bélico y militar²⁹. El auge de las galeras conllevó la tala indiscriminada de las arboledas cercanas a atarazanas y astilleros, siendo los principales perjudicados el pino y el roble, cuyas maderas fueron tan necesarias para la construcción de estos navíos. Debido a ello se tomaron diferentes medidas a lo largo de esta centuria para repoblar los montes y proporcionar una solución a los efectos de la explotación maderera, como es el caso del Pinar de Barrameda en 1525, situado en las proximidades de Sanlúcar, o la confirmación de las ordenanzas de los montes de Jerez de la Frontera por Carlos V en 1541:

Visto por esta ciudad de Xerez de la Frontera que auiendo sido los términos della abundantes de montes a causa de non auer fecho los antiguos hordenanças por do se defendiesen y executasen penas en los que los talasen, se han fecho e fazen de cada día muchos daños en los árboles del dicho término desta ciudad de que la república della a rescebido e resciue muy notorio prejuizio. E por euitar lo susodicho e poner orden en cómo los dichos términos sean guardados e defendidos e los árboles dél conservados, ordena e manda que de aquí adelante para siempre jamás por los vezinos desta ciudad y por otras cualesquier personas de qualquier estado, condición que sean, se tengan y guarden las ordenanças siguientes³⁰.

En consecuencia y por su ubicación geográfica privilegiada, en el siglo XVI era *El Puerto de Santa María un pueblo de calidad con un puerto muy seguro al*

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ Chamorro Esteban, A. (2019: 376-377).

²⁹ Thompson, I. A. y Beltrán, J. (1981).

³⁰ Carmona Ruiz, M. A. y Martín Gutiérrez, E. (2010: 251).

que acuden muchos barcos a guarecerse y con un gran tráfico de mercancías³¹, entre la que jugaba un papel importante la madera.

4. El *adobio* para la escuadra de España

El segundo documento que aportamos en este artículo nos muestra unas nuevas notas relacionadas con las galeras en el último cuarto del XVI. En el catálogo de la sección Guerra y Marina, anteriormente denominada Guerra Antigua, encontramos un registro denominado *Galeras de las flotas de Españas con la nota que necesitan para su arreglo*. Sin embargo, en la parte vuelta del folio del manuscrito encontramos una descripción algo más concreta: *Relación de las galeras de la esquadra despana más nuevas y altas de puntal. Y lo que es menester para su adobio*³². Se trata de un breve texto, apenas una cuartilla, dividido en dos apartados claramente diferenciados: el primero, contiene una breve relación de cuatro galeras; el segundo, lo necesario para llevar a cabo su *adobio*³³.

Catalogadas como las *que parecen mejores y más rezias y nuevas y altas de puntal*, las galeras *Águila, Temeraria, Vitoria y Santa Marta*, parece que estuvieran de invernada en la ciudad de Cartagena, una de las poblaciones habituales como asiento de invernadero de la Armada junto a El Puerto de Santa María, Gibraltar, Málaga o, aunque en menor medida, Sevilla como hemos tratado con anterioridad. No es arbitraria la propuesta aquí presentada de Cartagena como lugar donde descansasen estas galeras en el momento en el que se redactó esta carta, ya que es la única población nombrada en todo el escrito como lugar de referencia y destino de las maderas *que costarán llevar de los bosques a Cartagena cien ducados*.

El apartado dedicado al *adobio* de estas galeras, nos presenta un pequeño listado de lo que *an menester* para llevar a cabo la reforma y mejora de estos navíos que, aunque no nos deja una información tan detallada como el anterior escrito dedicado a las maderas de El Puerto de Santa María, sí viene acompañado de una serie de cuentas que pueden dar luz a los investigadores más versados en el sector industrial y económico relacionado con el mundo naval de las galeras durante el último cuarto del XVI.

³¹ Instituto Nacional de Estadística. (2008).

³² AGS, Guerra y Marina, Legajo 79, documento 144, 2v.

³³ El adobio, del verbo adobar, según Covarrubias: *Quasi adaptar, reparar, concertar alguna cosa que está mal parada*. Covarrubias (1611).

Tabla 2. Conceptos e importes de los trabajos para el arreglo de las galeras.

Concepto	Importe
48 tablas de cuatro dedos de grosor, 15 baras de largo y dos palmos de ancho	100 ducados
Cuatro árboles de mesana	24 ducados
Cuatro antenas de mesana	36 ducados
Cuatro antenas de treo ³⁴	48 ducados
Dos docenas de corbatones	No aparece coste en ducados, su coste será el traslado y envío.
Maestranza y clavazón	50 ducados
Total	258 ducados

Tras estos recuentos, cabe destacar un último punto referido al precio de dos fragatas que, suponemos, estarían dentro de esta especie de presupuesto pormenorizado como un trabajo a parte del que necesitaban las galeras. Así pues, el arreglo de las dos fragatas llevaría a un montante total de *quattrocientos ducados por estar pagada la maestrança*.

5. Conclusiones

La importancia del sector maderero en el entorno del Guadalquivir y, más concretamente en El Puerto de Santa María, estuvo íntimamente relacionado con el auge mercantil y bélico del XVI, siglo en el que se utilizarán los bosques aledaños para fabricar y reparar los navíos y galeras que un nuevo tiempo de expansión colonial y defensiva reivindicaba. El hecho del asiento de invernada de las galeras en El Puerto de Santa María hará necesarios la creación y desarrollo de pequeños astilleros, así como la llegada de carpinteros de ribera, calafates y profesionales de la madera especializados en la industria naval a la zona. Mientras que, a su vez, se va generando a lo largo de este siglo una conciencia de protección, salvaguarda y reforestación de los montes y bosques, para un mayor control del producto primario de la construcción de embarcaciones.

³⁴ Según la RAE: Vela cuadrada o redonda con que las embarcaciones latinas navegan en popa con vientos fuertes. Real Academia Española (2021).

Los dos documentos presentados en este artículo vienen a demostrar, una vez más, la necesidad de examinar los centros documentales fuera de nuestro ámbito geográfico inmediato, es decir, no basarnos tan solo en la cercanía de las instituciones documentales de nuestro municipio, ciudad o provincia. Salir a la consulta de fuentes extranjeras y/o de otros lugares del ámbito nacional, es crucial y nos aportarán, tarde o temprano, nuevos documentos y puntos de vista diferentes y valiosos que complementen o debatan a los ya estudiados. En este caso, se presentan dos escritos relacionados con los lugares de extracción de madera para la construcción y el coste de las reparaciones en las galeras a fines del XVI, un tema poco tratado y que desde estas líneas invito a seguir estudiando.

6. Anexo gráfico

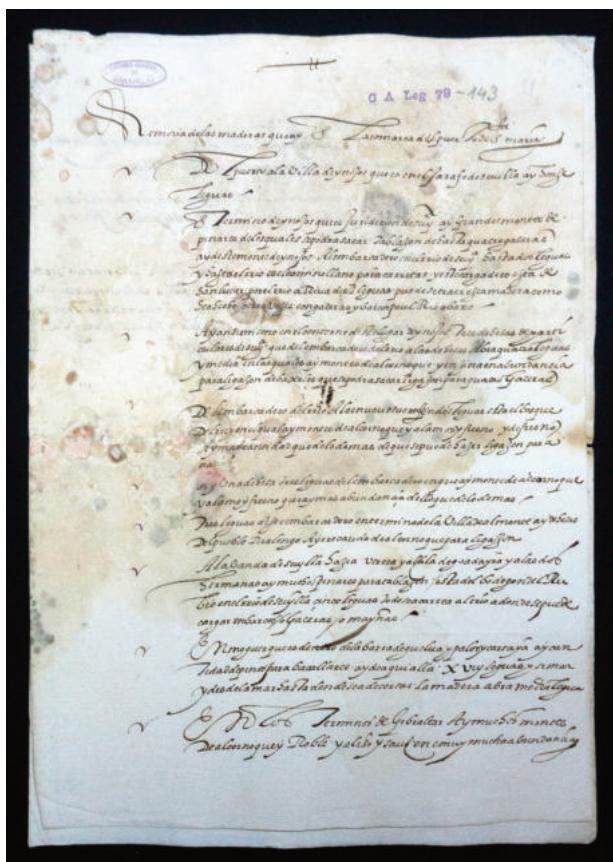


Fig. 3. Archivo General de Simancas, Guerra y Marina, legajo 79, documento 143, f. 1 v.

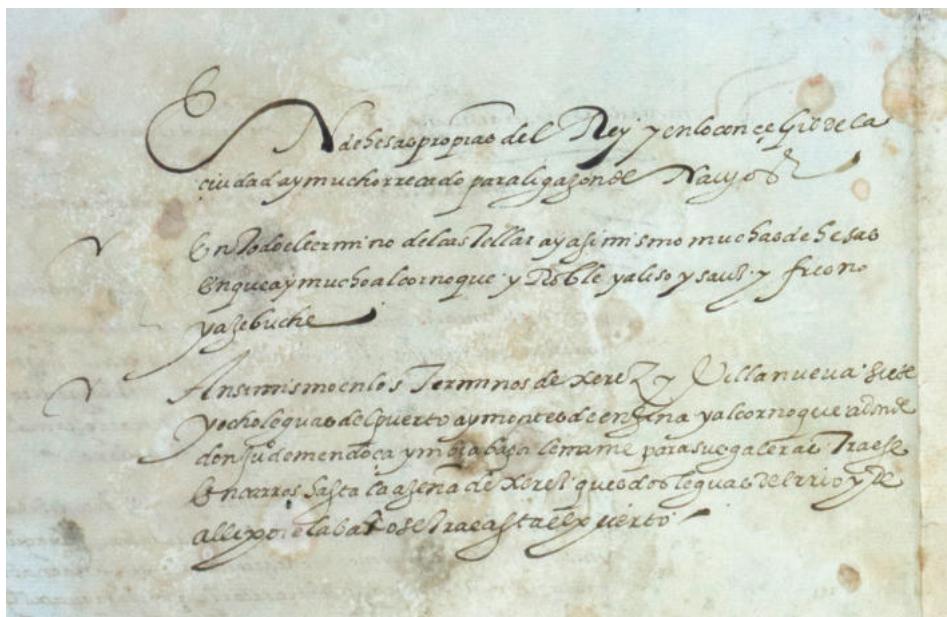


Fig. 4. Archivo General de Simancas, Guerra y Marina, legajo 79, documento 143, f. 2 r.

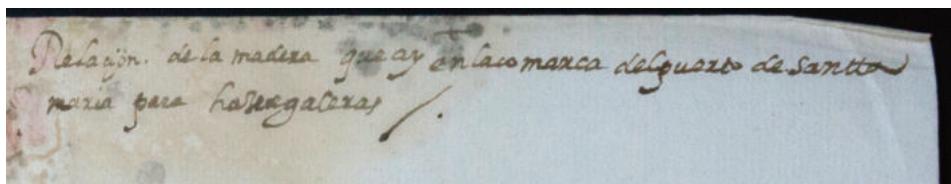


Fig. 5. Archivo General de Simancas, Guerra y Marina, legajo 79, documento 143, f. 2 v.

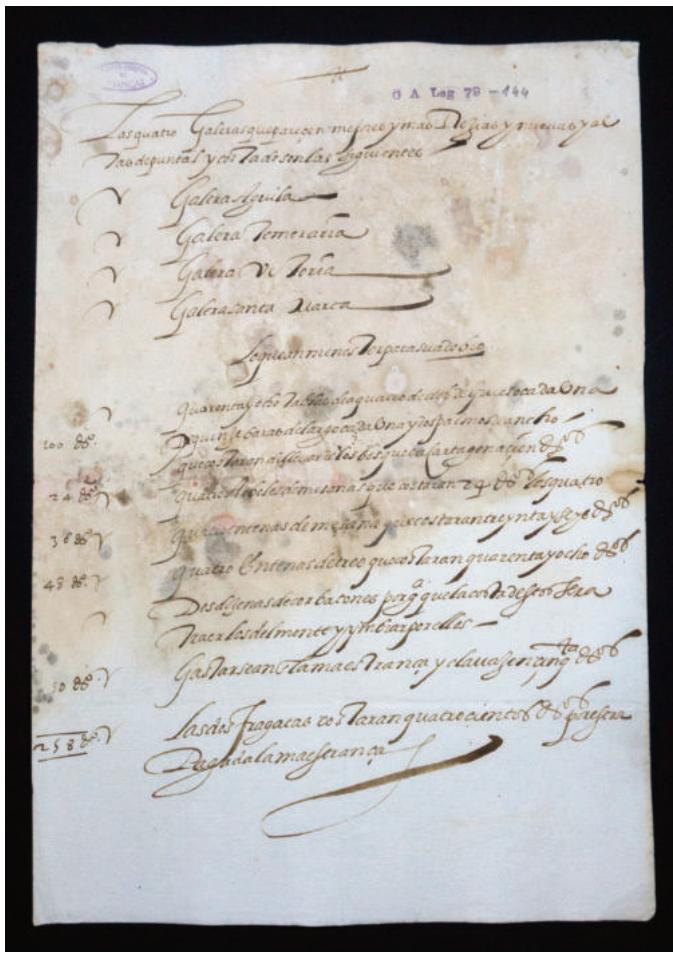


Fig. 6. Archivo General de Simancas, Guerra y Marina, legajo 79, documento 144, f. 1 r.

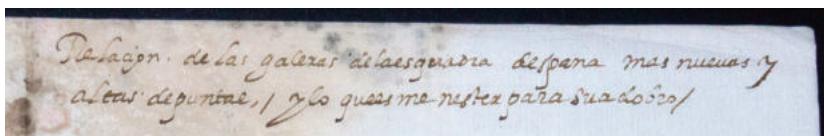


Fig. 7. Archivo General de Simancas, Guerra y Marina, legajo 79, documento 144, f. 2 v.

7. Anexo documental

1

1575.

Relación y localización geográfica de las maderas existentes en las localidades próximas a la región de El Puerto de Santa María para la construcción de galeras.

A.- AGS, sec. Guerra y Marina, leg. 79, doc. 143. Pliego de papel verjurado de pasta de trapos *in folio*. Regular estado de conservación. Escritura humanística.

(Cruz) Memoria de las maderas que ay en la comarca del Puerto de Santa María.

Item Del Puerto a la villa de Ynojos que es en el Jarafe de Seuilla ay honze leguas.

- En el término de Ynojos que es juridición de Seuilla ay grandes montes de pinares de los cuales se podrá sacar tablazón de hasta quatro galeras. Ay desde monte de Ynojos al embarcadero en el río de Seuilla hasta dos leguas y hasta el río es el camino llano para carretas, y este cargadero está de Sanlúcar por el río arriua diez leguas puédease traer esta madera como se a hecho otras veces con galeras y barcos por el río abaxo.
- Ay ansimismo en el contorno deste lugar de Ynojos tres dehesas de particulares de Seuilla que, del embarcadero del río a las dehesas, abrá quattro leguas y media en las cuales ay montes de alcornoque y enzina en abundancia para ligazón de baxales que se podrá sacar ligazón para quattro galeras.
- Del embarcadero del río a las nueve suertes en dos leguas está el bosque del rey en el qual hay montes de alcornoque y álamos y fresno. Y de fresno ay más cantidad que de lo demás de que se puede hacer ligazón para nauíos.
- Ay una dehesa tres leguas del embarcadero en que ay monte de alcornoque y álamo y fresno, que ay más abundancia dello que de lo demás.
- Tres leguas deste embarcadero en término de la Villa de Almonte, ay dehesas del pueblo realengo ay recaudo de alcornoque para ligazón.
- A la banda de Seuilla, hazia Utrera y Alcalá de Guadaira y a las Dos Hermanas, ay muchos pinares para tablazón. Está del Bodegón del Rubio en el río de Seuilla cinco leguas. Todo se acarrea al río a donde se puede cargar en barcos o galeras o mayñas³⁵.

³⁵ Según la carta firmada por Pedro de Cubiaur el 24 de octubre de 1601, podríamos estar hablando de un tipo de embarcación auxiliar de los galeones: *venimos a Ferrol estoy tan recyen castigado deste galeon y sus mayñas y ser el ynbierno que no querría auentuar aún de aquí alla (...).* Polentinos, Conde de. (1946).

- En Moguer que es derecho de la barra de Guelua y Palos y Cartaya, ay cantidad de pinos para bacallares ay de aquí allá xviii leguas por mar y desde la mar hasta donde se a de cortar la madera abrá media legua.
- En los términos de Gibraltar ay muchos montes de alcornoque y roble y aliso y sauce en muy mucha abundancia. //^{1v}
- En dehesas propias del rey y en lo conçegil de la ciudad, ay mucho recado para ligazón de navyos.
- En todo el término del Castellar ay asimismo muchas dehesas en que ay mucho alcornoque y roble y aliso y sauz y fresno y acebuche.
- Ansímismo en los términos de Xerez y Villanueva, siete y ocho leguas del Puerto ay monte de enzina y alcornoque que a donde don Juan de Mendoza ymbiaba por lemame para sus galeras traese en carros hasta la azeña de Xerez ques dos leguas del río y de allí por el baxo se trae asta el puerto. //^{2r}

Relación de la madera que ay en la comarca del Puerto de Sancta María para hacer galeras.

2

1575.

Enumeración de las cuatro mejores galeras de la escuadra española y listado de los materiales necesarios para su mejora y enmienda incluyendo detalles y costo.

A.- AGS, sec. Guerra y Marina, leg. 79, doc. 144. Pliego de papel verjurado de pasta de trapos *in folio*. Regular estado de conservación. Escritura humanística.

Las quatro galeras que parecen mejores y más rezias y nuevas y altas de puntal y costado son las siguientes:

- Galera Águila
- Galera Temeraria
- Galera Vitoria
- Galera Santa Marta

Lo que an menester para su adobio:

- [En el margen izquierdo: 100 ducados] Quarenta y ocho tablas de a quattro dedos de grueso cada una, de quinze baras de largo cada una y dos palmos de ancho, que costarán de lleuar de los bosques a Cartagena cien ducados.

- [En el margen izquierdo: 24 ducados] Quatro árboles de mesanas que costarán 24 ducados los quattro.
- [En el margen izquierdo: 36 ducados] Quattro entenas de mesana que costarán treynta y seys ducados.
- [En el margen izquierdo: 48 ducados] Quattro entenas de treo que costarán quarenta y ocho ducados.
- Dos dozenas de corbatones por quenta que la costa destos será traerlos del monte y ymbiar por ellos.
- [En el margen izquierdo: 50 ducados] Gastarse an en la maestrança y clauazón çin-quenta ducados
- [En el margen izquierdo: 258 ducados]
 - Las dos fragatas costarán quattrocientos ducados por estar pagada la maestrança.//^{1r}

Relación de las galeras de la esquadra despana más nuevas y altas de puntal. Y lo que es menester para su adobio.//^{2v}

Referencias bibliográficas

- AGUILERA LÓPEZ, A. JORGE (2018): “El inicio de la recuperación naval hispana en el Mediterráneo y la construcción de galeras en Barcelona durante el virreinato de García de Toledo (1558-1564)”, en Pérez Samper, M. A. y Beltrán Moya JL (Eds.), *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: Economía, sociedad, política y cultura en el mundo hispánico*. Barcelona, Fundación Española de Historia Moderna, pp. 529-541.
- ARANDA Y ANTÓN, GASPAR DE (1999): “La madera en los diseños de arquitectura naval”, en *La carpintería y la Industria Naval en el siglo XVIII*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, nº. 33, pp. 31-32.
- BUHIGAS CABRERA, JOSÉ IGNACIO (1988): “Notas para la historia de las galeras en el siglo XVII. Un intento del duque de Medinaceli de eliminar de El Puerto el fuero militar” en *Revista de historia de El Puerto*, nº 1, p. 35-41.
- CABALLERO SÁNCHEZ, MIGUEL ÁNGEL (2008): “Las vistas de El Puerto de Santa María en 1567 de Antón Van den Wyngaerde: pautas interpretativas y análisis de contenidos”, en *Revista de Historia de El Puerto*, 41, El Puerto de Santa María, pp. 109-147.

- CASADO SOTO, JOSÉ LUIS (2012): “Política naval y tecnología en el mundo mediterráneo”, en *Historia Militar de España*, Madrid, Laberinto-Ministerio de Defensa, vol. 3, Tomo I, pp. 283-315.
- CHAMORRO ESTEBAN, ALFREDO (2009): “Bosques y galeras: la explotación maderera para la construcción naval en las Atarazanas de Barcelona (1573-1746)” en *Revista electrónica de Historia Moderna*, vol. 9, nº 39, p. 374-395.
- ORTELIUS, ABRAHAM (1579): “Theatrum Orbis Terrarum”. Disponible en Biblioteca Virtual de Andalucía: <http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/es/consulta/registro.cmd?id=6360>, fecha de consulta: 18-01-2022.
- COVARRUBIAS, SEBASTIÁN DE (1611): *Tesoro de la lengua castellana o española*. Disponible en Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes: <http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/del-origen-y-principio-de-la-lengua-castellana-o-romance-que-oy-se-vs-a-en-espana-compuesto-por-el—0/html/>, fecha de consulta: 28-01-2022.
- DOMÍNGUEZ GUERRERO, MARÍA LUISA (2013): “La distribución geográfica de las escribanías en el Reino de Sevilla en el siglo XVI” en *Documenta & Instrumenta*, nº 11, pp. 43-56.
- FOURNEAU, FRANCIS (1973): “Le condado de Huelva, Bollullos, capitale du Vig noble” en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, París, 1973, vol. 9, nº 1, p. 7-80.
- HIGUERAS RODRÍGUEZ, MARÍA DOLORES (2000): “Archivos para la historia marítima de España en la edad moderna: los archivos navales y las expediciones científicas” en *Fuentes para la historia militar en los archivos españoles: actas VI Jornadas Nacionales de Historia Militar*, Sevilla, 6-10 de mayo de 1996. Deimos, p. 57-94.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, JUAN JOSÉ (2003a): “Ciudad y fiscalidad señorial: las rentas del condado de El Puerto de Santa María en el siglo XVI” en *Monarquía y nobleza señorial en Andalucía: estudios sobre el señorío de El Puerto (siglos XIII-XVIII)*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, pp. 87-116.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, JUAN JOSÉ (2003b): “La incorporación de El Puerto de Santa María a la Corona en el marco de las relaciones entre monarquía y nobleza señorial” en *Monarquía y nobleza señorial en Andalucía: estudios sobre el señorío de El Puerto (siglos XIII-XVIII)*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 151-164.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2008): *Censo de pecheros de Carlos I de 1528*, Tomo 2, Madrid, Disponible en Instituto Nacional de Estadística: https://www.ine.es/prodyser/pubweb/censo_pecheros/tomo2.pdf, fecha de consulta: 07-01-2022.
- KAGAN, RICHARD (1986): *Ciudades del Siglo de Oro: las vistas españolas de Anton van den Wyngaerde*, Madrid, El Viso.
- GARCÍA FUENTES, LUTGARDO (1990). “Notas sobre el origen de la denominación del fino manzanilla y su relación con el puerto de las nueve suertes” en *Sanlúcar y el Nuevo Mundo*, Sanlúcar de Barrameda, Patronato Municipal para la Commemoración del V Centenario del Descubrimiento de América, pp. 153-160. Disp-

nible en: <http://americanistas.es/index.php/publicaciones-de-la-aea/biblioteca/congreso-de-sanlucar-1988/796-03-019-garcia-fuentes-lutgardo-notas-sobre-el-origen-de-la-denominacion-del-fino-manzanilla-y-su-relacion-con-el-puerto-de-las-nueve-suertes-congreso-de-sanlucar-de-barrameda-1988/file> , fecha de consulta: 23-12-2021.

GARCÍA GUZMÁN, MARÍA DEL MAR (2000): “Conflictos de El Puerto de Santa María por la explotación de las dehesas de la Vega y el Palmar a fines de la Edad Media”, *Estudios sobre Patrimonio, Cultura y Ciencias Medievales*, nº 2, pp. 113-128. Disponible en: <http://www.epccm.es/index.php?journal=epccm&page=issue&op=view&pat%5B%5D=25> , fecha de consulta: 22-12-2021.

LÓPEZ ROBLEDO, MANUEL JESÚS (2010): “La Palma y los vinos del Condado”, *Documentos en Arquitectura y Patrimonio*, nº2, pp. 2-22.

MADOZ, PASCUAL (1845): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Madrid, tomo 2, disponible en Biblioteca Virtual de Andalucía:<http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/es/consulta/registro.cmd?id=6353> , fecha de consulta: 27-12-2021.

MARTÍN GUTIÉRREZ, EMILIO (2018): “Entre la costa y la sierra gaditanas. De los paisajes rurales a la interacción sociedad-medio ambiente en el siglo XV”, *Arqueología y Territorio Medieval*, nº 25, pp. 227-259. Disponible en: <https://doi.org/10.17561/aytm.v25.8> , fecha de consulta: 12-01-2022.

MARTÍN GUTIÉRREZ, EMILIO (2015): *Paisajes, ganadería y medio ambiente en las comarcas gaditanas: Siglos XIII al XVI*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.

MARTÍN GUTIÉRREZ, EMILIO (2011): “Reflexiones en torno a los paisajes rurales bajomedievales. Algunos ejemplos andaluces” en *El paisaje rural en Andalucía Occidental durante los siglos bajomedievales: Actas de las I Jornadas Internacionales sobre paisajes rurales en época medieval, 1 y 2 de abril de 2009*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, pp. 31-52.

MARTÍN GUTIÉRREZ, EMILIO (2004). *La organización del paisaje rural durante la Baja Edad Media: el ejemplo de Jerez de la Frontera*. Sevilla, Editorial de la Universidad de Sevilla.

MARTÍN GUTIÉRREZ, EMILIO y CARMONA RUIZ, MARÍA ANTONIA (2010): *Recopilación de las ordenanzas del Concejo de Xerez de la Frontera, siglos XV-XVI: estudio y edición*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.

MENA GARCÍA, CARMEN (2004): “Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera”, en *Revista de Indias*, vol. LXIV, nº 231, pp. 447-484.

MIRA CABALLOS, ESTEBAN (2011): “El Puerto de Santa María y la Armada Real de galeras noticias inéditas”, en *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, vol. 29, nº. 112, p. 69-86.

- MIRA CABALLOS, ESTEBAN (2005): *Las Armadas Imperiales: La Guerra en El Mar en Tiempos de Carlos V Y Felipe II*, Madrid, La esfera de los libros.
- POLENTINOS, CONDE DE. *Epistolario del General Zubiaur, 1568-1605*. Madrid, CSIC, 1946.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (2021): Diccionario de la lengua española, 23.^a ed., disponible en: <https://dle.rae.es> , fecha de consulta: 28/01/2022.
- ROPERO REGIDOR, DIEGO (2018): “Barcos y construcción naval en Moguer en la era de los descubrimientos”, en *Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo en la época de los descubrimientos (siglos XV y XVI)*. Madrid, CSIC, p. 89-118.
- RODRÍGUEZ DE DIEGO, JOSÉ LUIS (2005): “La otra documentación escrita. El Archivo de Simancas en el siglo XVI” en *IV Jornadas Científicas Sobre Documentación de Castilla e Indias en el siglo XVI*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, pp. 297-305.
- MALDONADO ROSSO, JAVIER (1988): “La disputa por el disfrute de la Dehesa de la Vega de los Pérez, 1837-1846” en *Revista de historia de El Puerto*, n° 1, p. 95-114.
- SANCHO MAYI DE SOPRANIS, HIPÓLITO (2018): *Historia del Puerto de Santa María. Desde su incorporación a los dominios cristianos en 1259 hasta el año 1800: Ensayo de una síntesis*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- THOMPSON, IRVING AA y BELTRÁN, JORDI (1981): *Guerra y decadencia: gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, Editorial Crítica.