

BOSQUES Y POLÍTICA NAVAL ATLÁNTICA: LAS REFORMAS NORMATIVAS E INSTITUCIONALES DE JOSÉ PATIÑO (1717-1736).

Dr. Alfredo José Martínez González
Universidad de Sevilla, España.

Resumen: Tras las últimas décadas de los Austrias y la Guerra de Sucesión, las armadas españolas decayeron hasta límites que hicieron peligrar las conexiones con los territorios americanos. En este contexto, José Patiño y Rosales creó un nuevo entramado normativo e institucional de fomento naval que orbitó alrededor de la madera extraída de los bosques, compitiendo con las necesidades de las poblaciones rurales que veían cómo les era despojada su materia prima cotidiana, extraída de los árboles.

Palabras clave: Armada, Barcos, Árboles, Bosques, Montes, Madera, Patiño.

Abstract: After the last decades of the Habsburgs and the War of the Spanish Succession, the Spanish army declined to a situation that endangered the connections with the american territories. In this context, José Patiño y Rosales created a new legal and institutional framework on naval promotion regarding the extracted timber from the woods, competing with the needs of the rural populations who saw how their daily raw material, extracted from the trees, was being stripped off.

Keywords: Navy, Boats, Trees, Forest, Woods, Timber, Patiño.

* * *

Breve fue el espacio que necesitó para crear un conjunto de 31 navíos de línea, 15 fragatas y el proporcionado número de bajeles de menor porte, en disposición de armamento y equipaje nunca visto en España, y esto que hacía sentir nuestra influencia en Europa y América, tras de la postración de los principios de siglo, sin gravar a la nación con cargas desproporcionadas á los progresos de

Recibido: 3-5-2013

Aprobado: 18-5-2013

Cómo citar este artículo: MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José: "Bosques y política naval atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736).", *Revista Hispanoamericana*. Revista Digital de la Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras. 2013, nº3

Disponible en: < <http://revista.raha.es/>>. [Consulta: Fecha de consulta]. ISSN: 2174-0445

ARTÍCULOS

*la agricultura, á los aumentos de la industria y á la animación del Comercio*¹.

Sírvannos estas palabras de aquel historiador naval, ya clásico, para encuadrar el *status quaestionis* de nuestro trabajo. No le faltaba razón sobre la importancia que tuvo Patiño en la regeneración de una Marina útil para la proyección exterior de una Monarquía que había visto deteriorarse sus comunicaciones con los territorios ultramarinos. No obstante, consideramos que es el momento de revisar ciertas apreciaciones que, por repetidas, no han sido cuestionadas durante décadas. Ciertamente, aunque el texto diga lo contrario, el aumento de las unidades navales necesarias para volver a conectar por mar España con el Nuevo Mundo sí implicó el gravamen de enormes sectores de la sociedad, especialmente en el ámbito rural.

En efecto, durante los últimos reinados de la dinastía austriaca la fortaleza naval había menguado de manera ostensible en todos los ámbitos, también en el de la fabricación de navíos, mientras que, coetáneamente, al otro lado de las fronteras se vivía una etapa de entusiasmo respecto de las ideas y medidas jurídicas proclives al reforzamiento del dominio de los mares². Este escenario era el resultado lógico de los graves errores de gestión y organización hispánicos que continuadamente existieron desde las últimas décadas del siglo XVI³. Dicha tendencia acrecentó la grieta que alejaba a España de las grandes naciones marítimas de entonces, para quienes una España decadente no representaba un peligro de entidad, especialmente en comparación con la mayor potencia naval del momento: Inglaterra⁴.

La coyuntura exigía, por tanto, unas fuerzas navales cada vez más potentes, resultando incuestionable que quien dominara los mares ostentaría el poder realmente hegemónico en el plano internacional⁵, lo que implicó que las grandes potencias con pretensiones marítimas incrementaran la producción de navíos de línea⁶. Esta progresiva actividad exigió no sólo recursos técnicos y económicos, sino también el impulso y perfeccionamiento de las gestiones forestales. En aquel contexto, la Inglaterra del diecisiete vio en 1664 la publicación de dos obras destinadas al fomento y preservación de los bosques. La primera de ellas corrió a cargo de Thomas Mun. Éste, reputado mercader inglés, escribió *England's Treasure by Foreign Trade. Or, the balance of our foreign trade is the rule of our treasure*⁷, reflejando la importancia del fomento de la construcción naval y sus industrias auxiliares, entre ellas la

¹ Fernández Duro, Cesáreo; *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (Tomo VI); Madrid, edic. facsímil Museo Naval, 1973; p. 216.

² Diego García, Emilio de; "Estructuras y Organización Naval: Departamentos y Arsenales Peninsulares"; XXVI Jornadas de Historia Marítima "Arsenales y Construcción naval en el siglo de la Ilustración". *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 41, Madrid, 2002; pp. 15-17

³ Quintero González, José; *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*; Madrid, Ministerio de Defensa.- Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004; p. 25.

Goodman, David; *El Poderío naval español. Historia de la Armada del siglo XVII*; Barcelona, Ediciones Península, 2001; p. 52.

⁴ Valdez Buvnov, Iván; *Naval Power and State Modernisation: Spanish Shipbuilding Policy in the Eighteenth Century*; Thesis Submitted for the Degree of Doctor Philosophy, University of Cambridge, 2000-2005; p. 59.

⁵ Diego García, Emilio de; "Estructuras y Organización Naval: Departamentos y Arsenales Peninsulares"...; p. 17.

⁶ Casado Soto, José Luis; "Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII)"; *Cuadernos de Historia Moderna. Anejo V*; Madrid, Publicaciones de la Universidad Complutense de Madrid, 2006; p. 39.

Apestegui, Cruz; "La arquitectura naval entre 1660 y 1754. Aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa"; *Itsas memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998; p. 239.

⁷ Díaz Ordóñez, Manuel; *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*; Madrid, Ministerio de Defensa.- Secretaría General Técnica, 2009; p. 182.

ARTÍCULOS

maderera, como fuente de riqueza para los países⁸. La segunda fue el tratado conocido como *Sylva, or discourse of Forest-Trees and the propagation of Timber in his Majesties Dominions*, de John Evelyn⁹, quien expuso sus reflexiones en pro del fomento de árboles encaminados a desarrollar un impulso naval, coadyuvando de tal modo al crecimiento de la *Royal Navy* que, antes de llegar al siglo XVIII, las fuerzas británicas ya poseían una poderosa Armada¹⁰.

También Francia dispuso de una eficaz y ágil organización burocrática que obtuvo un considerable éxito a principios del 1700, producto en gran medida de la obra de Colbert durante el siglo anterior¹¹. Para lograr el impulso francés, la tarea legislativa llevada a cabo durante los años del reinado de Luis XIV fue de gran importancia y el ambicioso plan de proteger los bosques de explotaciones intensivas y así fortalecer la decaída *Armée* comenzó en 1669 mediante el ímprobo esfuerzo de codificación con la *Ordonnance de Louis XIV Roy de France et de Navarre Sur le fair des Eaux & Forets*¹².

Pero, al contrario de lo que sucedía en la mayor parte de Europa, en España la construcción naval y su consiguiente explotación forestal se habían reducido al mínimo, tanto que a fines del siglo XVII y principios del XVIII aún se conservaban los anticuados esquemas fabriles. Además, y para empeorar la situación, estos escasos, heterogéneos y obsoletos barcos de la Marina de guerra española – a los que Felipe V llamaba con cierta sorna “mis reliquias”¹³ – se encontraban asignados a distintas escuadras, que eran muy poco operativas¹⁴. A ello había que añadir la práctica aniquilación de las unidades navales durante la Guerra de Sucesión¹⁵.

Dadas las circunstancias, en aquellos momentos las comunicaciones con los territorios ultramarinos de la Monarquía hispana habían quedado prácticamente desarticuladas¹⁶. Esto

⁸ Johnson, E.A.J; Estudio preliminar de *La riqueza de Inglaterra por el comercio exterior. Discurso acerca del comercio de Inglaterra con las Indias Occidentales*; México, Fondo de Cultura Económica, 1978.

⁹ Evelyn, John , *Sylva, or discourse of Forest-Trees and the propagation of Timber in his Majesties Dominions*. London, Jo. Martyn & Ja. Allestry, Printers to the Royal Society, 1664. Disponible en <http://www.archive.org/details/sylvaordiscourse00eveluoft>

¹⁰ *Ibidem*; p. 181. Concretamente, “Other Fellows provided material for *Sylva*, notably Christopher Merret’s observations on France and Germany, John Winthrop the younger on the making of pitch an tar in New England, and Dr Jonathan Goddard on the physiology of trees”.

Nisbet, John; *Sylva or a discourse of Forest Trees: by John Evelyn F.R.S. with an essay on the life and works of the author by John Nisbet* (vol I), London Published by Arthur Doubleday & Company Limited at York Building Adelphi, 1908; p. LX. Se ha consultado el ejemplar conservado en la Universidad de Toronto, disponible en <http://www.archive.org/details/sylva00eveluoft>.

¹¹ *Ibidem*.

¹² Hemos empleado la *Ordonnance de Louis XIV Roy de France et de Navarre Sur le fair des Eaux & Forêts. Verifiée en Parlement & Chambre des Comptes, le 13. Aoust 1669* (edición 1670). Disponible en: http://books.google.es/books?id=yRhol-fcsmUC&printsec=frontcover&source=gbs_v2_summary_r&cad=0#v=onepage&q=&f=false

Mannoni, Stefano ; *Une et indivisible. Storia dell’accentramento amministrativo in Francia*; Milano, Giuffrè, 1994; p. 66.

¹³ Marchena Fernández, Juan; “De las reliquias de Felipe V a la gran Amada Oceánica de 1750”; *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*; Murcia, Cátedra de Historia Naval 1. Ministerio de Defensa. Universidad de Murcia, 2012; p. 63.

¹⁴ Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio; “La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718)”, *Revista General de Marina*, Madrid, agosto 1980; p. 138.

Quintero González, José; *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*...; p. 26.

Diego García, Emilio de; “Estructuras y Organización Naval...”; p. 18.

¹⁵ Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio; “La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718)...”; pp. 390-397.

¹⁶ Diego García, Emilio de; “Estructuras y Organización Naval...”; pp. 18-19.

afectó al monopolio comercial con América¹⁷, siendo un dato significativo: hasta 1715, y a duras penas, no pudo ser enviada una escuadra de cuatro navíos desde Cádiz hasta el Caribe¹⁸, lo que hizo aumentar el contrabando, especialmente inglés, en el litoral americano suponiendo un grave problema para una Corona que con aprietos intentaba hacerle frente concediendo patentes de corso en los virreinos de Nueva España y Perú¹⁹.

En este escenario, la construcción de nuevos barcos era imperiosa, siendo estratégica la obtención masiva de maderas por ser, como se calificó desde América, “materia de tanta importancia así al Real Servicio de Su Majestad como a el bien común de Sus Vasallos Por lo interesados que son en que el Rey tenga los Bajelos de Guerra para la defensa de sus Dominios”²⁰. Los proyectos se sucedieron, entre otros, tanto en Nueva España, en torno al área de Veracruz²¹, como en Cuba, organizándose el arsenal de La Habana²², ambos por la riqueza de sus bosques.

Por otra parte, desde la Secretaría de Indias se elaboró un plan de apoyo a las plazas americanas consistente en construir navíos de guerra en España destinados a cruzar el mar para prevenir cualquier invasión. Éste es el *leitmotiv* de nuestro estudio: el diseño de nuevos sistemas de gestión forestal, normativos e institucionales, que contribuyeron a la creación de una moderna Marina española proyectada hacia América, pero surgida a costa de la riqueza maderera de los bosques peninsulares y de una economía de subsistencia local, basada en la explotación de los montes. El asunto nuclear de esta estudio radica en demostrar cómo aquella política naval afectó a la cubierta vegetal y al *modus vivendi* de poblaciones a las que las relaciones exteriores de la Monarquía Hispánica se les antojaban lejanas pero para quienes, como tendremos ocasión de comprobar, los árboles tenían un peso específico en su vida cotidiana²³.

La Nueva Planta de la Marina y las competencias forestales.

Para impulsar la defensa naval y las relaciones con los territorios americanos, por Real Orden, de 28 de enero de 1717, se nombró a José Patiño y Rosales como Intendente General de Marina²⁴. Dicho nombramiento conllevaba también la Superintendencia del Reino de Sevilla

¹⁷ Crespo Solana, Ana; “Las reformas del comercio gaditano a comienzos del siglo XVIII en el contexto europeo de las políticas navales y comerciales”, *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*; Sevilla, Universidad de Sevilla-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2004; p. 183

¹⁸ Marchena Fernández, Juan; “De las reliquias de Felipe V a la gran Amada Oceánica de 1750”...; p. 73.

¹⁹ Andrade Muñoz, Germán Luis; *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*; México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2006; p. 68.

Archivo General de Indias (AGI); Indiferente 432, L. 46; fols. 388v-391r. Real Cédula a los Virreyes de Perú y Nueva España para conceder patentes de corso sólo a españoles; Madrid, 9 de abril de 1714.

²⁰ AGI; Contratación 637, doc. 7. Declaración firmada por Diego Fernández de Santillán, Capitán General de la Flota de Nueva España y el Capitán Domingo González Carranza, piloto mayor de las Flotas de Nueva España: declaran que han inspeccionado los montes próximos a Coatzacoalcos y la desembocadura del río. Veracruz, 3 de enero de 1707.

²¹ Sobre este asunto, Andrade Muñoz, Germán Luis; *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España...*

²² Serrano Álvarez, José Manuel; *El Astillero de La Habana y la construcción naval (1700-1750)*; Madrid, Ministerio de Defensa.- Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008.

²³ Urteaga, Luis; *La tierra esquilmada. Ideas sobre la conservación de la naturaleza en la cultura española del siglo XVIII*. Ediciones del Serval S.A. y C.S.I.C.; Barcelona (Serval) y Madrid (C.S.I.C.), 1987; p. 115.

²⁴ AGI, Contratación 5786, L. 2.

Orduña Rebollo, Enrique; *Intendentes e Intendencias*; Madrid, Tres Américas, 1997; p. 58.

ARTÍCULOS

y la presidencia de la Casa de la Contratación²⁵. Este cúmulo de cargos político-institucionales no era una cuestión menor. La creación de la Intendencia General de Marina unida a la Casa de la Contratación evidencia que, aunque legalmente eran dos organismos distintos, sus competencias sí estaban claramente relacionadas para reconstruir, a través de una estrategia naval, el viejo monopolio con América²⁶. Por su parte, teóricamente, el intendente general quedaba supeditado a la Secretaría de Estado y Despacho de Marina e Indias, que había sido creada en 1714. No obstante, en la práctica la designación de Patiño supuso el otorgamiento de amplios poderes²⁷, con la finalidad, según indicaba el monarca en su nombramiento, de “...restablecer la Marina de España y comercio de Indias”²⁸.

Su experiencia sobre estrategias para impulsar las unidades navales explotando bosques maderables se había puesto de manifiesto años antes, al haber sido destinado a la Superintendencia del Principado de Cataluña²⁹. Esta institución, también conocida como *Intendencia General*³⁰, constituía la segunda autoridad de la región, después del capitán general, y por encima del regente de la Audiencia, siendo un órgano centralizador y unificador del poder del Rey³¹. Bajo esta idea, Patiño había procedido a tratar durante su estancia las funciones que se le habían encomendado, enfrentándose a la enorme crisis naval³². Durante su mandato debió adquirir experiencia en gestiones forestales al firmar contratos con asentistas para aserrar bosques pirenaicos, trasladando los troncos por flotación mediante almadías fluviales hasta el Mediterráneo y exigiendo la colaboración de las autoridades locales y vecindarios que se encontraran a su paso³³.

²⁵ Walter, Geoffrey J.; *Política española y comercio colonial 1700-1789...*; p. 127.

Quintero González, José; *El arsenal de la Carraca (1717-1736)*; Madrid, Ministerio de Defensa.- Instituto de Historia y Cultura Naval, 2000; p. 103.

²⁶ Crespo Solana, Ana; “Las reformas del comercio gaditano a comienzos del siglo XVIII en el contexto europeo de las políticas navales y comerciales”...; p. 184.

²⁷ Navarro García, Luis; *La Casa de la Contratación en Cádiz*; Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, Diputación Provincial, 1975; p. 43.

²⁸ Rodríguez Villa, Antonio; *Patiño y Campillo. Reseña histórico-biográfica de estos dos Ministros de Felipe V, formado con documentos y papeles inéditos y desconocidos en su mayor parte*; Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1882; p. 174.

Gómez Roubaud, Rafael; *Antigüedad del Cuerpo del Ministerio de Marina; sus servicios, personas ilustres que ha dado la Nación*. 1802, San Fernando. BMN 1712; pp. 47-53.

Dedieu, Jean-Pierre; “La Nueva Planta en su contexto. Las reformas del aparato del Estado en el reinado de Felipe V”, *Manuscrits*, nº 18; Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona, 2000; p. 125.

²⁹ Sebastià Solé i Cot; *El Gobierno del Principado de Cataluña por el Capitán General...*; p. 91.

Pérez Fernández-Turégano; *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V*; Madrid, Ministerio de Defensa-Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006; p. 60.

Orduña Rebolle, Enrique; *Intendente e Intendencias...*; p. 58.

³⁰ Sobre la naturaleza de esta institución:

Mercader, Joan; *Els capitans Generals (segle XVIII)*; Barcelona, Vicens-Vives, 1980; pp. 41-42.

Gay Escoda, Josep M^a; *El Corregidor a Catalunya*; Madrid, Marcial Pons, 1997; p. 202.

Escartín, Eduard; *La Intendencia de Cataluña en el siglo XVIII...*; pp. 45-57.

Corona Baratech, Carlos E. y Armillas Vicente, José Antonio (coords.); *La España de las Reformas hasta el final del reinado de Carlos IV*; Madrid, Rialp, 1990; p. 120.

³¹ *Ibidem*; pp. 365 y 370.

³² Pérez Fernández-Turégano; *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V...*; p. 60.

Rodríguez Villa, Antonio; *Patiño y Campillo...*; pp. 22-23.

³³ Contrato de Asiento para maderas de Tortosa; Madrid, 22 de febrero de 1715. Biblioteca Nacional de Madrid (BNM), Sección incunables y raros, Papeles Curiosos N° 38, Mss. 12.055; fols. 254 rº. 264 vº.

ARTÍCULOS

Dentro de sus nuevas competencias, el título de nombramiento como Intendente General de Marina, de 1717, otorgado por Felipe V hacía referencia expresa a la cuestión forestal reseñando entre sus funciones:

siendo igualmente de su cuidado la conservación de montes y plantíos cercanos a las costas destinados hasta ahora a este servicio, y la plantificación de los árboles para que cuando sea menester se corten, ó ya sea para construcción de bajeles, ó ya para carenas, en cuya consecuencia deberá pedir y tomar desde luego individual noticia de todos los que se hallaren capaces de servir a estos fines, con distinción de los que hubieren en mis montes realengos ó de particulares y sus distancias á los astilleros donde yo mandaré construir las fábricas, con lo demás que mira á la mayor comodidad y beneficio en su conducción³⁴.

La situación de partida con la que se tuvo que enfrentar José Patiño era ciertamente desoladora. En efecto, resultaba esencial recobrar las comunicaciones con la América hispana y asegurarse el control sobre éstas³⁵, pero los astilleros que debían recibir las maderas se encontraban casi desmantelados. Ahora bien, el resurgimiento hecho por Patiño hará que llegue a calificársele como el *impulsor* en la organización de la nueva Marina de guerra³⁶, lo que tendrá consecuencias en la silvicultura. Con esa idea se trasladó a la sede de la Intendencia, ubicada en Cádiz, estableciéndose el 11 de febrero de 1717³⁷. Tras contemplar cómo los cascos de los escasos navíos que permanecían en la bahía estaban pudriéndose³⁸, buscó un lugar apropiado para construir un gran arsenal que, entre otros cometidos, pudiese recibir enormes cantidades de maderas. Terminó optando por construirlo en un paraje llamado La Carraca, donde anteriormente ya se habían hecho algunas operaciones de carpintería naval, y lo completaba un carenero en Puente Suazo, junto a la Isla de León³⁹. Esta decisión mostraría poco a poco sus efectos. Pérez Fernández-Turégano afirma que para 1724:

La bahía de Cádiz se convirtió desde entonces en el centro nuclear de la construcción y reparación de los navíos españoles, desechados los astilleros vizcaínos y guipuzcoanos por el propio Patiño, centró sus esfuerzos en dotar a aquella zona gaditana, estratégicamente situada entre el Atlántico y el Mediterráneo, de todas las instalaciones necesarias para la construcción y reparación de los navíos⁴⁰.

³⁴ Rodríguez Villa, Antonio; *Patiño y Campillo...*; p. 175.

Gómez Roubaud, Rafael; *Antigüedad del Cuerpo del Ministerio de Marina; sus servicios, personas ilustres que ha dado la Nación*; París, Imprenta de Porthmann, 1802; pp. 47-53.

³⁵ García-Baquero González, Antonio; *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*; Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.- C.S.I.C. y Diputación Provincial de Cádiz, 1976; pp. 103-132.

Fisher, J. R.; “Los cambios estructurales en la carrera de Indias en el período borbónico”, *Revista de Historia Naval* nº 47, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1994; p. 24-25.

³⁶ Cervera Pery, J.; *La Marina de la Ilustración: resurgimiento y crisis del poder naval*. Madrid, 1986.

³⁷ Así cumplía con la Real Orden de su nombramiento (“...para cuyos encargos deberá residir en la parte que fuere más á propósito para su ejecución, y la expedición y curso que pide esta tan importante dependencia...”). Vid. Rodríguez Villa, Antonio; *Patiño y Campillo...*; p. 175.

Pérez Fernández-Turégano; *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V...*; p. 91.

³⁸ Rodríguez Villa, Antonio; *Patiño y Campillo...*; pp. 25 y 26.

³⁹ Sobre estos antecedentes vid. Quintero González, José; *El arsenal de la Carraca (1717-1736)...*; pp. 25-48, 59-60.

⁴⁰ Pérez Fernández-Turégano; *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V...*; p. 93.

ARTÍCULOS

Como venía sucediendo en épocas anteriores y acabamos de citar, la nueva fábrica de barcos en la costa gaditana también requería enormes cantidades de madera. Se fundaron tres centros de leñadores en los Pirineos y fueron empleadas las corrientes fluviales para transportar por flotación los troncos hasta el puerto de Tortosa, donde se dispondrían para ser enviados a los astilleros⁴¹. Aquel mismo año de 1724 Patiño ya mostró su preocupación por el abastecimiento maderero y expuso que ciertos asentistas – proveedores privados contratados por la Corona- habían venido efectuando cortas fraudulentas en Asturias y fue mandado por Real Decreto que tanto el regente de ese Principado como el virrey de Navarra permitieran sacas de maderas con destino a La Carraca, y “además se prohibió la extracción de maderas en todas partes de España”⁴².

Por otro lado, desde un punto de vista orgánico, mediante Real Decreto de 2 de abril de 1717 se habían establecido cuatro Secretarías: Guerra y Marina, Estado, Justicia y Hacienda⁴³. Sobre la Marina, profundizando en sus competencias, entre las que se encontraba la forestal. La norma declaraba:

Será de su inspección privativa todo lo correspondiente a arsenales y astilleros de mi Real Armada, construcción de bajeles, armamentos, expediciones, provisiones de víveres, pertrechos y municiones de guerra, conservación y aumento de montes y plantíos, matrículas de gente de mar, pesca, naufragio, presas, comercios marítimos y todo lo demás comprendido en la jurisdicción económica, política y militar de la Marina, según y como se previenen en las Ordenanzas Generales, las cuales se observarán sin alteración ninguna.

Además, durante el mandato de Patiño y mediante Real Orden de 16 de junio de 1717, se publicó la *Instrucción, sobre diferentes puntos, que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España, y que han de tener fuerza de Ordenanza, hasta que su Majestad mande publicar las que inviolablemente deberán practicarse*, conocidas como *Ordenanzas de Patiño*⁴⁴. Este documento se encargaba de las múltiples materias a las que afectaban los asuntos navales y también, por tanto de la materia silvícola⁴⁵, versando sobre de la obtención de materiales estratégicos, como era la madera al tratar de la “conservación de los montes y plantíos”⁴⁶.

⁴¹ Walter, Geoffrey J.; *Política española y comercio colonial 1700-1789...*; p. 129.

⁴² Carrera Pujal, Jaime; *Historia de la Economía Española* (Tomo III); Barcelona, Bosch, 1945; p. 68.

⁴³ Corrales Elizondo, Agustín; “Las ordenanzas de la Armada”, *XXI Jornadas de Historia Marítima*; Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 26 de abril de 2001; p. 88.

⁴⁴ BMN 9419.

Piñera y Rivas, Álvaro de la; y Jacqueline Tial Boissière; “La construcción naval en España durante el siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*; Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval; nº 79, 2002; p. 21.

Diego García, Emilio de; “Estructuras y Organización Naval...”; p. 22.

Pérez Fernández-Turégano; *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V...*; pp. 104-108.

Crespo Solana, Ana; “Las reformas del comercio gaditano a comienzos del siglo XVIII en el contexto europeo de las políticas navales y comerciales”, *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias...*; p. 193.

⁴⁵ Mena García, Carmen; “La Casa de la Contratación de Sevilla y el abasto de las flotas de Indias”, *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias...*; p. 255.

⁴⁶ Sánchez Carrión, José María José María y Cerrolaza Asenjo, José Ángel; “Solución al enigma de los orígenes del Cuerpo de Ingenieros de Marina. Ingeniería Naval versus Ingenieros Navales”, *Ingeniería Naval*; Madrid, Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, diciembre 2004; p. 58.

ARTÍCULOS

Así las cosas, se implantó finalmente un cambio que, en comparación con los dos siglos anteriores fue muy profundo. La fabricación naval se terminaría ubicando en los arsenales. Ésta había sido la solución puesta en práctica en la Francia de la segunda mitad del seiscientos, mediante las *Ordonnances* del país vecino, y el éxito de aquellas instalaciones también fue un punto de referencia en las reformas navales borbónicas de los primeros años del nuevo siglo⁴⁷. Se trataba de lugares en los que se recibía la madera talada o comprada por la Marina y que constituían un:

Conjunto de edificios así en tierra como en el agua propios para la construcción y carenas de los bajeles, para su mejor conservación y resguardo, igualmente que de quantos pertrechos, municiones, materiales y géneros se necesitan para los mismos Buques y demás fines del servicio de la Armada⁴⁸.

Entre otras dependencias debe resaltarse la presencia en todos los arsenales de un astillero, aunque teóricamente se trate de instalaciones independientes y, además, existiesen astilleros fuera de los arsenales, siendo los mayores exponentes en los territorios peninsulares el de Guarnizo, fundado en el siglo XVI, y el de La Habana en Ultramar⁴⁹.

Debe resaltarse que a veces los términos “arsenal” y “astillero” no se refieren a elementos idénticos. Desde Patiño, el astillero aparece integrado en el arsenal; por lo que puede afirmarse que en todo arsenal había un astillero, como núcleo central, si se quiere. Pero no todo astillero era un arsenal, concepto éste último que englobaba otras dependencias y empleos, que podría ser considerado como un extenso “complejo industrial”⁵⁰.

A este respecto, el 1 de mayo de 1723 fue promulgada una *Instrucción General* que regulaba el funcionamiento y orden de estas factorías⁵¹. Conocida también como “*Ordenanza de Arsenales*”, obligaba a un “Ministro Subdelegado del Intendente” a residir en estos complejos fabriles para sustituir a su superior⁵². Dentro de ellos, el conjunto de personal especializado, que trabajaba bajo la dirección de un técnico de la materia, constituía el cuerpo de la

⁴⁷ Díaz Ordóñez, Manuel; *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*...; p. 181.

⁴⁸ Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 3228/2; *Idea del estado de la Marina de España, y lo que parece conveniente à su buen regimen, y fomento. Año de 1776*.

⁴⁹ Kuethe, Alan J. y Serrano Álvarez, José Manuel; “El astillero de La Habana y Trafalgar”; *Revista de Indias*, vol. 67, nº 241, CSIC, 2007; p. 765.

⁵⁰ Diego García, Emilio de; “Estructuras y Organización Naval...”; p. 30.

⁵¹ *Instrucción General de lo que en los asuntos gubernativos, politicos, y economicos se ha de observar, determinadamente en los Arsenales de Cadiz, y en los de Ferrol, y Cartagena, con reflexion a que los Intendentes deben residir en sus propios Arsenales: Que las funciones del Contador que se llama de ellos, las deben suplir en Ferrol y Cartagena sus Contadores de Marina; y que en estos Departamentos los Guarda-Almacenes Generales lo han de ser tambien de Artilleria, y los de Depositos de lo excluido*. Hemos empleado una reedición de la misma que se halla en la Real Academia de la Historia (RAH), 9/5522 (6), fechada en Buen Retiro, febrero de 1737.

Encontramos un ejemplar incompleto de la edición de 1723 en el Archivo del Museo Naval (AMN) Ms 2139-5. En la carpetilla de su portada aparece como “*Instrucción original de Arsenales. Comprado, entre porción de papeles, en Sevilla, en 1862. Comprende solo los 34 puntos primeros y carece de final*”. Éste coincide en los artículos que preserva con la reedición arriba empleada, conservada en de la Real Academia de la Historia.

⁵² RAH, 9/5522 (6). Art. 1.

ARTÍCULOS

Maestranza⁵³. Si todas las Maestranzas fueron fundamentales, la de madera era esencial por cuanto ya sabemos que se trataba de la materia prima por antonomasia en la construcción de navíos⁵⁴. De hecho, ninguno de los operarios maestrantes podía abandonar los arsenales, a excepción de aquellos encargados de visitar algún paraje que pudiese ser útil:

No permitirá [el subdelegado], que, sin expreso permiso suyo, se aparten de los Arsenales los empleados en ellos, excluso el Capitán de la Maestranza, (que bastará se lo avise personalmente, declarando el paraje adonde fuere, por si hubiere motivo del Real servicio para llamarle) y incluso los dependientes inmediatamente del mismo Capitán de Maestranza, de los cuales, antes de ausentarse, dará parte este al Ministro, por si hubiere precisión también del Real servicio para detenerlos, ò llamarlos de los parajes adonde se encaminaren⁵⁵.

Esto dio comienzo al inicio de nuevas visitas a enormes extensiones de montes maderables, con el fin de cuantificar las posibilidades forestales con las que podía contar la Marina⁵⁶. Las inspecciones se llevarían a cabo por personal militar de diversa graduación y otros trabajadores de cada centro:

concurrirán el Subdelegado, Capitán de la Maestranza, y Maestros Mayores al reconocimiento de los Arboles, y maderas, que se hubieren de tasar para su compra, venta, ò otros fines que se ofrezcan, siempre que aya orden del Intendente, entregando la certificación al Subdelegado, y siguiéndose la misma formalidad, que se ha expresado⁵⁷.

Todas estas medidas fueron objeto de reflexión por Patiño, quien intentó seguir los sistemas fabriles ingleses y franceses, consistentes en ubicar los centros de producción en los lugares sede de cada Departamento marítimo, concentrando permanentemente a constructores, carpinteros, oficiales, artesanos, materiales y pertrechos. La Monarquía Hispánica, a diferencia de otros países europeos, se encontraba aferrada a un antiguo régimen de astilleros y, por tanto, retrasada en el sistema de arsenales, por lo que se hacía necesario que la ejecución de estas normas se llevase a efecto⁵⁸. Además, así se economizarían gastos y al año siguiente, en un informe de 15 de junio de 1724, Patiño previó que el importe de un navío de ochenta cañones que se construyese en Cádiz podría costar una tercera parte de lo que se había venido gastando anteriormente en los antiguos astilleros cantábricos o catalanes, que eran los que la Monarquía austriaca había empleado⁵⁹. La causa radicaba no sólo en el hecho de almacenar materiales en el mismo complejo constructivo, sino también en el mantenimiento de estos materiales en lugares óptimos sin derrocharlos o en el ahorro de personal y sueldos, puesto que los mismos constructores, sobrestrantes y contra maestres que se dedicaban a la reparación de barcos podían igualmente dedicarse a la construcción de

⁵³ Pérez-Crespo Muñoz, María Teresa; *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*; Madrid, Editorial Naval, 1992; p. 79.

⁵⁴ *Ibidem*; p. 107.

⁵⁵ RAH, 9/5522 (6). Art. 2

⁵⁶ Aranda y Antón, Gaspar de; *Los Bosques Flotantes; Historia de un roble del siglo XVIII*; Madrid, Colección Técnica del ICONA, 1990; p. 19.

⁵⁷ RAH, 9/5522 (6). Art. 58.

⁵⁸ Rodríguez-Villasante, Juan Antonio; "La construcción de Arsenales durante la Ilustración. El Arsenal de Ferrol", *Ciencia, Técnica y Estado en la España ilustrada*, Zaragoza, Ministerio de Educación y Ciencia, 1990; p. 501.

⁵⁹ AHN, Estado, leg. 3208, núm. 345.

ARTÍCULOS

nuevas unidades. Además, se evitaba así la compra de naves a países extranjeros, muchas de las cuales habían resultado tan caras como podridas e inservibles⁶⁰.

La gestión forestal por parte de oficiales se diseñó de modo colegiado. Las disposiciones de 1723 se completaron con las “*Ordenanzas e Instrucciones generales, formadas de real orden, de lo que se debe observar por los Intendentes, y demás Ministros de Marina, y dependientes del Ministerio de ella, según lo respectivo al empleo, y encargo de cada uno, para la mejor administración de la Real Hacienda, y cuenta, y razón de ella*”, de 1 de enero de 1725⁶¹. Éstas se encargarían más profundamente del personal administrativo de la Marina que prestaba sus servicios en tierra, delimitando sus funciones a lo largo de treinta y un capítulos. Los nuevos cargos desde entonces tendrán una importante repercusión en la gestión forestal, destacando la figura del Intendente⁶². Ésta, a su vez podía tener una doble naturaleza. En primer lugar, el Intendente General de la Marina de España. Dentro de su ámbito competencial, se reproducían de modo más preciso las mismas instrucciones que había recibido el propio Patiño en su nombramiento, entre las que se encontraban los asuntos de “Montes, sus Cortas, y Plantíos”⁶³. A éste le acompañaban, en segundo plano, los Intendentes particulares de los puertos y sus funciones abarcaban todo lo concerniente a la economía, policía, y Real Hacienda de su distrito, así como tener a su orden todos los Comisarios Ordenadores, y Ordinarios que se le destinaren⁶⁴. También, entre otros asuntos, el apresto de navíos, que abarcaba las cuestiones madereras:

Deberá estar instruido por menor de todos los materiales de Marina, que se criaren en su Jurisdicción, así de madera, bosques, montes, minas de Fierro, como cosechas de Cañaño, y de otras cualesquiera, que se puedan fomentar, prohibiendo su extracción, à menos de que intervenga positiva orden de su Majestad⁶⁵.

Además, se les atribuía la:

administración de Justicia Civil, y Criminal sobre todos los individuos, que sean, por razón de sus empleos, inmediatamente sujetos à la Jurisdicción del Intendente; y de todos los que no lo son, en lo concerniente à los delitos de fraudes, û otros perjuicios de la Real hacienda, cometidos en cosas pertenecientes à la Marina⁶⁶.

Ahora bien, estas atribuciones podrían colisionar con los intereses de las poblaciones que se valían de los montes, ya que ambos intereses sobre la madera como materia prima eran contrapuestos, como veremos.

⁶⁰ Pérez Fernández-Turégano; *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V...*; pp. 114-115.

⁶¹ Hemos empleado la reedición conservada en BMN, 2008; *Ordenanzas e instrucciones generales formadas de real Orden, de lo que se debe observar por los Intendentes, y demás Ministros de Marina, y dependientes del Ministerio de ella, según lo respectivo al empleo, y encargo de cada uno, para la mejor administración de la Real Hacienda, y cuenta y razón de ella. Reimpresas en Cadiz, en conformidad de Real Orden: Por Gerónimo de Peralta, Impresor Mayor, en la Calle Ancha, año de 1736.*

Corrales Elizondo, Agustín; “Las ordenanzas de la Armada”...; p. 98.

⁶² Pérez Fernández-Turégano; *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V...*; pp. 109-112.

⁶³ BMN, 2008; Cap. I. Art. 1.

⁶⁴ *Ibidem*; Cap. II. Art. 1.

⁶⁵ *Ibidem*; Cap. II. Art. 3.

⁶⁶ *Ibidem*; Cap. II. Art. 18.

ARTÍCULOS

Junto a los Intendentes se encontraban Comisarios ordenadores y ordinarios, que suplían al intendente en caso de ausencia, aunque no gozaban de los mismos honores que aquel⁶⁷. El panorama administrativo se completaba con los Oficiales de pluma⁶⁸, que conformaban la llamada Comisaría de Ordenación y Contaduría. Dentro del ámbito maderero, estos oficiales se encargaban, básicamente, por un lado, del registro de las personas que integraban el Cuerpo de la Armada, que abarcaba aserradores, carpinteros, etc.; por otro, de seguir la contabilidad de la Marina y en ella, entre otras, de las relaciones con los asentistas, adquisiciones y transporte de maderas, etc. Además, debían llevar a cabo los libramientos y pagos de su jurisdicción. Sin embargo, la lentitud burocrática del sistema generará graves problemas a la hora de costear a los propietarios las maderas cortadas en sus montes, ya que las órdenes de pago debían pasar por diversas instancias diferentes⁶⁹.

Sin embargo, el conjunto de medidas adoptadas para prevenir que se malgastara el dinero tenía su razón de ser. Patiño había expuesto un año antes, mediante su informe de 15 de junio de 1724, sus preocupaciones por la mala gestión de los fondos que la Real Hacienda destinaba para la fábrica de navíos. Ello se agravaba por los excesos de los asentistas:

Los perjuicios que resultan de talarse por los Asentistas los Montes; de desperdiciarse mucha cantidad de madera, y otra inutilizarse; de emplearse mucha madera verde, o no bien sazónada, que se pudre y quebranta; de comprarse en Países extranjeros todos los pertrechos, y salir de España para este fin el oro y la plata. Y últimamente de no fomentarse las manufacturas de esos géneros en España con el imponderable daño de no poderse surtir de ellos los Arsenales⁷⁰.

Así, dentro de las medidas que el intendente general de la Marina impuso a todo el sistema de construcción naval, la gestión de la madera jugó su lógico papel importante, intentando conseguir ahorrar a través de un pleno autoabastecimiento de esa materia prima y el conjunto de decisiones adoptadas por Patiño desde la Intendencia General de Marina dio resultados satisfactorios. Se produjo un importante aumento de las construcciones navales que a la larga incidiría, mucho más que anteriormente, en el ámbito forestal. Hasta el 21 de mayo de 1726, fecha en la que fue designado para la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina e Indias⁷¹ - y cuya denominación englobando los dos asuntos reflejaba la indisoluble relación que existía entre los asuntos navales y los americanos- se construyeron en los astilleros españoles diez navíos. La cantidad podría parecer escasa, pero se vería aumentada en los siguientes años gracias a las prevenciones que había tomado⁷². La principal de ellas fue impulsar la creación, por Real Orden de 5 de julio de 1726, de los Departamentos marítimos,

⁶⁷ *Ibidem*; Cap. III.

⁶⁸ *Ibidem*; Cap. IV.

⁶⁹ Pérez Fernández-Turégano; *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V...*; p. 111.

⁷⁰ AHN, Estado, leg. 3208, núm. 345.

Citado también por Pérez Fernández-Turégano; *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V...*; p. 115.

Rodríguez Villa, Antonio; *Patiño y Campillo...*; pp. 125. En su defensa del Intendente General de Marina considera que “Tuvo Patiño un terrible enemigo en los asentistas, que sordamente no cesaban de calumniarlo por la campaña financiera que contra ellos emprendió. Habíalos en la Corte muy poderosos, que tenían en todas las provincias y en la mayor parte de las principales ciudades activos comisionados que, secundando sus órdenes, soliviantaban a las gentes sencillas, comentando de la manera más odiosa las providencias del Ministro. ¡Cuántos papeles satíricos, cuantos versos infamatorios se hicieron correr, con este fin, por todas partes! ¡Con qué entusiasmo, aprobación y aplauso no circularon por Madrid y volaron por toda España los papeles del duende! Pero Patiño, firme en sus ideas de orden, reforma y economía en la Hacienda, siguió impávido su carrera. Trabajaba para el porvenir, no precisamente para el tiempo corto é ingrato de su ministerio”.

⁷¹ Pérez Fernández-Turégano; *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V...*; p. 113.

⁷² *Ibidem*; p. 93.

ARTÍCULOS

de inspiración francesa⁷³, a los que quedarán sujetas enormes extensiones de montes y plantíos, aunque su entrada en actividad no resultara por igual en los mismos años y lugares.

La administración de Marina, que ya se ha dicho había estado regida desde 1714 por una Secretaría, que constituía “el órgano supremo de decisión, con el rey en los temas marítimos” y desplegaba su jurisdicción no sólo sobre cuestiones de navegación, sino sobre todos aquellos asuntos que englobaba el fuero de Marina, quedó dividida territorialmente en Departamentos. Así pues, puede afirmarse que básicamente los asuntos navales fluctuarán a partir de aquel momento entre esa Secretaría y tales Departamentos. Estos últimos se entendían como “El distrito de la costa a que se extiende la jurisdicción ó mando de cada capitán ó comandante general é intendente de Marina establecidos en los tres puntos de Cádiz, Ferrol y Cartagena para los negocios del ramo”⁷⁴.

Tal definición, propia de un Diccionario naval decimonónico, puede completarse con esta otra manuscrita y hallada en un documento de la época:

Toda la costa del Mar de España está dividida en tres Departamentos de Marina; las Capitales de que se toman los nombres son los Puertos en que están reunidas las fuerzas navales destinadas en él, y por consiguiente sus almacenes, Astilleros, Careneros, fabricas, y la residencia de sus Jefes, y mas respectivos cuerpos...⁷⁵.

Dentro de cada Departamento el intendente tenía las supremas competencias en Montes. Esta función para encargarse de la administración general estaba recogida en las Ordenanzas de 1725 y sería ratificada mediante otra nueva Ordenanza de 19 de julio de 1735⁷⁶.

En cuanto a su ámbito territorial, los Departamentos se extendían por enormes áreas. El Ferrol, se prolongaba desde Portugal hasta la frontera con Francia; Cádiz, desde la portuguesa hasta Almería, además de Canarias; Cartagena, desde Murcia hasta el límite con Francia, más Baleares.

A su vez, cada Departamento, cuyo núcleo lo constituía su respectivo arsenal, se encontraba dividido en provincias marítimas: cuatro en Cádiz, ocho en Ferrol y diez en Cartagena⁷⁷. Todas ellas estaban bajo el mando de un comandante, que actuaba además como juez de primera instancia sobre los asuntos atinentes a la Armada. A su vez, en estas provincias la jurisdicción forestal quedó sujeta a un oficial, el ministro de Montes. Éste pertenecía al Cuerpo General de la Armada con rango de brigadier o capitán de navío y a su cargo se encontraban un auditor, un promotor fiscal del cuerpo jurídico y una escribanía. En esta última se recogían los datos de los levantamientos realizados por los visitantes, cuentas, inventarios, archivos y demás documentación relativa a la buena administración forestal de

⁷³ Crespo Solana, Ana; “Las reformas del comercio gaditano a comienzos del siglo XVIII en el contexto europeo de las políticas navales y comerciales”, *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias...*; p. 186.

⁷⁴ O’Scanlan O’Scanlan, *Diccionario marítimo español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas*; Madrid, Imprenta Real, 1831; p. 208.

⁷⁵ AHN, Estado, leg. 3228/3. Arsenales. Documento del año 1776.

En el mismo sentido, Piñera y Rivas, Álvaro de la; y Jacqueline Tial Boissière; “La construcción naval en España durante el siglo XVIII”...; p. 22.

⁷⁶ Pérez Fernández-Turégano; *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V...*; p. 120-121.

⁷⁷ Pérez Fernández-Turégano; *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V...*; p. 116.

ARTÍCULOS

cada provincia marítima. A su vez, además de los asuntos burocráticos, una oficina técnica se encargaba de las cuestiones relativas a los aprovechamientos forestales y de proyectar las infraestructuras necesarias para la extracción de árboles. Al mando de ésta se encontraba un ingeniero de Marina acompañado de medidores, celadores de montes y contraamaestres. Dentro de cada provincia, a su vez, la dinámica estatal borbónica había establecido otra subdivisión por partidos judiciales, también llamados cabezas de partido, por medio de comandantes de montes, también pertenecientes a Marina, con rango de capitán de fragata. A sus órdenes se encontraban los subdelegados, guardas mayores, guardas simples y celadores, quienes efectuaban tareas de cuidado y policía de montes⁷⁸.

En todas estas circunscripciones había masas forestales útiles para la construcción de naves, tal y como queda reflejado en dos ilustraciones hechas décadas más tarde y que acompañan a este estudio. Así pues, los Departamentos llegaron a tener una clara incidencia en la actividad desarrollada por la Armada en los montes de cada una de las jurisdicciones, con base en la capital que le daba nombre y donde residían las principales autoridades, encargadas de regir los asuntos de Marina en un ámbito más o menos externo⁷⁹. No obstante, los Departamentos supondrían mucho más, puesto que mediante ellos se perseguía la articulación de toda la estrategia naval, de cuya aplicación se encargaban allí donde fuere necesario⁸⁰.

Figura nº 1: *Mapa, o carta corographica que comprehende todas las provincias de Marina, que componen el Departamento de Cadiz; reducido de las que en escala mayor se han formado, con Real Orden, por D.ⁿ Joseph Antonio Espelius Capitan del Real Cuerpo de Yngenieros. Año de 1765.*



Fuente: BNM Mr/43/36.

⁷⁸ Aranda y Antón, Gaspar de; *Los Bosques Flotantes; Historia de un roble del siglo XVIII...*; p. 21.

⁷⁹ Díaz Ordóñez, Manuel; *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarica...*; p. 129. Diego García, Emilio de; “Estructuras y Organización Naval...”; p. 22.

⁸⁰ *Ibidem*; p. 25.

Piñera y Rivas, Álvaro de la; y Jacqueline Thial Boissière; “La construcción naval en España durante el siglo XVIII”...; p. 22.

ARTÍCULOS

Figura nº 2: Carta Geographica, o Mapa General de los Pueblos, Montes, y sus Pral^{es} arboledas y extenciones, Justicias, Guardas q los custodian, Vecindarios, Matriculad^s y embarcac^s q comprenⁿ la Prou^a de Marina de Sⁿ. Lucar de Barrameda según la inspeccⁿ del año 1754, una dl^s q compoⁿ la Ynten^a G^d d Cadiz execu^{do} cn R^l apr^{on} p^r el Yng^{ro} Ext^{ri}o D SM Dⁿ Jph Espelius. Ayamonte, 18 de febrero de 1760.



Fuente: BNM Mr/42/438.

Las explotaciones forestales

Hasta la llegada de los Borbones, el arco cantábrico había sido tradicionalmente el área tradicional abastecedora de maderas para la construcción de navíos destinados a la Carrera de Indias durante la dinastía austriaca, afectando las talas sobre los órganos locales y la economía de subsistencia del común de los vecinos. Desde comienzos del s. XVIII las desavenencias entre las necesidades marítimas de la Monarquía y las de las instituciones municipales no variaron, sino que incluso se incrementaron. Al poco de acceder Patiño a la Intendencia de Marina las máximas autoridades de Guipúzcoa mostraron sus preocupaciones por la preservación de las masas forestales, así como la necesidad de fomentar los plantíos. Esta fue la causa por la que en las Juntas Generales de los años 1718, 1727, 1733 y 1736 varias personalidades fueran comisionadas por la Provincia para inspeccionar y emitir dictámenes sobre sus montes⁸¹. El asunto forestal tenía un profundo calado para las diversas representaciones corporativas intraprovinciales⁸², que convergieron para solicitar al cuerpo político de provincia tomar medidas que preservasen el aprovechamiento de sus montes.

⁸¹ Odriozola Oyarbide, Lourdes; *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*; Diputación Foral de Gipuzcoa, 1997; p. 138. Cita A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 61, fols. 319-322

⁸² Sobre la incardinación de las corporaciones intraprovinciales en las Juntas, Portillo Valdés, José María; *Monarquía y Gobierno Provincial. Poder y Constitución en las provincias vascas (1760-1808)*; Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1991; pp. 220-221.

ARTÍCULOS

Posiblemente a principios del siglo XVIII habían desaparecido grandes masas forestales de Cantabria cercanas al litoral a consecuencia de la deforestación sufrida para la construcción de galeones durante los Austrias, puesto que con fecha de 30 de diciembre de 1718 el gobernador político y militar del Corregimiento de las Cuatro Villas, Francisco de Ocampo, expidió licencia de asiento en terrenos muy alejados de la mar para que se “pudiese cortar en los montes mas remotos de la costa todos los Arboles necesarios que habían de servir para construir los toneles y Pipería de los tres Navíos de S.M. que se fabricaban en el Puerto de Santoña”⁸³.

Pero a pesar de la más que probable escasez, estos requerimientos madereros de la Corona que perseguían el objetivo de crear una gran Marina de guerra, competían directamente con las necesidades de las poblaciones locales. Por orden de un asentista, Bernardo de Cambí, se produjeron en 1723 extracciones intensivas de robles y hayas en Cantabria, tanto del monte “Carceña”, perteneciente a las jurisdicciones de Villaescusa, Cayón, Castañeda, Vargas y Renedo, así como de otros del valle de Carriedo. Para ello fueron empleadas cuadrillas de 20 a 25 personas, mandadas cada una de ellas por sus respectivos contra maestros, abatiendo entonces numerosos árboles de cuarenta y seis pies, que se emplearon en Guarnizo, sin que sus habitantes pudiesen aprovecharse de ellos⁸⁴.

Así las cosas, la resistencia de las instituciones municipales y concejiles contra los agentes de la Marina borbónica, distó mucho de ser templada, a lo que tampoco ayudó la difuminada delimitación normativa de las nuevas esferas competenciales⁸⁵. Un claro ejemplo de esta multiplicidad de jurisdicciones lo encontramos con las autoridades locales o regionales, que se enfrentaban al uso de sus bosques como fuente de materiales para la construcción de navíos a favor de la Corona. En ocasiones, la resistencia local fue enconada y los vecinos se enfrentaron directamente a las pretensiones de la Marina. Ante esta tesitura el fiscal del Consejo de Guerra, Nicolás Manrique de Lara promulgó un documento atinente a cuestiones forestales destinado al rey bajo el título de “*Respuesta fiscal de 20 de agosto de 1723 sobre Montes y Plantíos, cortas de árboles y otras cosas*”⁸⁶. Todo ello a pesar de que, estrictamente, los asuntos de montes destinados a la construcción naval habían salido de la esfera de actuación del vetusto Consejo, nacido durante los Austrias, y pasado a depender de la Secretaría de Marina, de cuño borbónico.

El planteamiento de Manrique partió de la base de que en zonas gallegas, vascas - cita especialmente el valle alavés de Aramayona - y el corregimiento cántabro de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar los medios legales y materiales hasta entonces existentes no habían funcionado en favor de la preservación de los montes. Las causas del fracaso las atribuía a que:

⁸³ Desde el reinado de Felipe II, las dos leguas más próximas a la mar o a ríos navegables de la cornisa cantábrica habían quedado vinculadas a la construcción de navíos para la Monarquía. En este sentido, vid. nuestra Tesis Doctoral titulada *Las Superintendencias de Montes y Plantíos (1574-1748): desarrollo y análisis institucional*. Publicación aún inédita.

Palacio Ramos, Rafael; “Relaciones entre la villa de Santoña y la Armada en los siglos XVII, XVIII y XIX”, *Monte Buciero* nº 2, ISSN 1138-9680; Santoña, Ayuntamiento de Santoña; 1998; p. 190.

⁸⁴ Barreda y Ferrer de la Vega, Fernando; *La Marina cántabra. Desde el siglo XVII al ocaso de la navegación a vela*; Santander, Exma. Diputación Provincial de Santander, 1968; p. 71.

⁸⁵ Domínguez Nafría, Juan Carlos; *El Real y Supremo Consejo de Guerra (siglos XVI-XVIII)*; Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2001; p. 485.

⁸⁶ Archivo General de Simancas (AGS), Secr. Marina, Leg. 552.

ARTÍCULOS

a malicia de los naturales fomentada de la soberbia miseria de los tiempos ha desolado totalmente los montes de V.M. Los Concejiles de las Villas y lugares de estos Reinos y los de los particulares, pues en estos primeros los Poderosos, y oficiales de las Repúblicas han ejecutado las talas y desmoches que han querido sin darles a la mano las Justicias (que debieran de darlo) ó por ser ellas interesadas en los fraudes, ó por respectos de temor, Parentesco y de otras conexiones⁸⁷.

Además, aseveraba que todo ello estaba creando situaciones de manifiesta injusticia puesto que “de tales juzgados, los pueblos se destruyen pagando por lo general los mas flacos, los Poderosos y Delincuentes salen las más veces Impunidos”.

Sin embargo, a pesar de los impedimentos de las poblaciones la construcción de navíos para impulsar las comunicaciones americanas se impuso y las talas continuaron en aquellos años. Entre 1723 y 1726, fueron extraídos más de 11.000 robles alaveses. A pesar de la operación, un importante porcentaje de los troncos no sirvió para suministro a los astilleros porque más de tres mil ejemplares salieron huecos. Hubo cierta discusión entre la provincia y la Marina sobre el precio a que debía pagarse cada árbol, así ésta ofrecía 4 reales pero desde Álava se pidió más alegando que el precio pagado en Guipúzcoa o en la Montaña era superior. El oficial que estaba destinado al frente de los antiguos astilleros cántabros de Guarnizo, José del Campillo y Cossío⁸⁸, emitió un informe definitivo en 1726 en el que se negó a pagar más de 4 reales por roble, haciendo ver su baja calidad y el costo que tenía su traslado al mar⁸⁹. También manifestó su preocupación respecto a Vizcaya, alegando que habían de hacerse cuanto antes las visitas pertinentes puesto que en sus montes “se experimentan gravísimos fraudes”, y en lo que a otras zonas vascas se refería, expresaba que “son mas ordinarias las cortas y extracciones con la ocasión de los Montes de Aramayona y Altube”, declarando que:

hay actualmente multitud de Robles Cortados y anteriormente se ha hecho lo mismo, como también se hará sino se pone remedio conveniente; siendo los montes propios de V.M. por título de Confiscación y Administrados por Ministros suyos, lo mas punible de desorden puesto que sin licencia entraban en ellos los circunvecinos y cortan maderas⁹⁰.

Por otra parte, en el caso de Galicia, Nicolás Manrique de Lara se centró en analizar los asuntos económicos, especialmente la cuestión salarial de los empleados al servicio de montes, exponiendo por ejemplo que un *visitador*, José Ventura Bermúdez de Castro, debía percibir su salario de las condenaciones efectuadas. Además de estas indicaciones, declaró un dato importante, consistente en que los problemas se estaban extendiendo a otros lugares y reinos como buena parte de Álava, las Siete Merindades, el Valle de Mena, Navarra y Cataluña.

Tras el escrito de Manrique, el Consejo de Guerra publicó en Madrid, a 27 de agosto de 1723, una resolución que pretendió aclarar multitud de frentes abiertos tales como los conflictos de

⁸⁷ *Ibidem*.

⁸⁸ Ostentaba el cargo desde marzo de 1724. Vid. Mateos Dorado, Dolores; José del Campillo y Cossio; *Dos escritos políticos*; Oviedo, Junta General del Principado de Asturias, 1993; p. XXII.

⁸⁹ AGS, Secr. Marina, leg. 303.

Merino Navarro, José P.; *La Armada española en el siglo XVIII*; Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981; p. 186.

⁹⁰ AGS, Secr. Marina, leg. 303.

ARTÍCULOS

competencias, visitas de montes, posibles negligencias e intentos de los Valles y Concejos de las diferentes zonas cantábricas afectadas por escapar de la jurisdicción naval de la Corona⁹¹.

En él se apuntaba que el oficial Antonio de Gaztañeta había dado la voz de alarma acerca de la deforestación sufrida en extensas zonas informando, mediante carta de 18 de julio, que no deberían continuarse las cortas sin permiso de la Marina en montes como los de Aramayona. De no poner remedio “se hallaría V.M., en llegando el caso sin un roble de que valerse” y lo mismo denunciaba de zonas de Navarra y otras cercanas a la frontera francesa.

Por otro lado, el Consejo de Guerra citaba a otras villas de la cornisa cantábrica, exponiendo cómo los Valles de Toranzo, Trasmiera y Carriedo que, además de sufrir excesos en talas fraudulentas, usurpación de términos, rozas y siembras, pretendían eximirse de las visitas de sus montes, mediando “negligencia, disimulo y permiso de las Justicias en todo lo referido, y otras causas, que constaban de autos”.

Además de Vizcaya y Guipúzcoa, tradicionales regiones vinculadas a la construcción naval, los montes de Álava se declararon igualmente sujetos a las necesidades de Marina, puesto que se reflejaba que se había solicitado para inspeccionarlos “à Dn. Bartholome Joseph de Urbina para la Provincia de Alava”, a propuesta de Gaztañeta.

En otro orden de cosas, el Consejo de Guerra recibió un memorial del asentista Roberto Arizcun, pidiendo permiso a la Corona para obtener maderas de los bosques “de Oroquieta, Saldias, Zubieta, Ituzen, y ôtros en las montañas de Navarra”. La petición fue contestada afirmativamente, ordenando:

al Intendente de Navarra, nombre persona de su satisfacción y experimentada, que pase a las partes, que señalase la de Arizcun, y con su intervención se corten los Arboles precisos para el numero de barricas, y millares de duela, que las han de componer teniendo gran cuidado se corten solo los necesarios para el fin, y no los mejores robles aptos a la construcción de bajeles⁹².

Para ello se obligó al contratista a que pagase el precio de las maderas a sus dueños y además fue reafirmada la pretensión de no cortar árboles de modo indiscriminado alegando el Consejo a V.M. que “seria muy conveniente, que en este asiento, y otros de esta naturaleza, que se hiciesen antes de resolver V.M. sobre lo principal de este negocio, no les diese a los asentistas la libertad para los cortes, que hasta aquí, sino es con limitaciones, y prevenciones” por los perjuicios que resultarían de no suplirse con nuevos plantíos, obligándose a sufragar los gastos a quien cortase, no a los vecinos.

Finalmente, el documento hacía una referencia a la utilidad de observar “las leyes y pragmáticas” dictadas hasta entonces puesto que “desde luego pueden reparar muchos de los daños, que se han visto, como adquirir otras utilidades a estos Reinos, y à la Hacienda de V.M.”. Para ello el Consejo efectuó una declaración de intenciones:

⁹¹ Copia de Oficio, bajo el título “En vista de los memoriales dados a V.M. por Dn. Diego Esquivel para la visita de Montes de Guipúzcoa, y por Dn. Norberto Arízcon para el corte de Maderas en los de Navarra, y de las representaciones hechas a V.M., y al Consejo por Dn. Antonio de Gastañeta, sobre los desórdenes, que había en dichos cortes y en vista de todos los antecedentes, que a este asunto ha habido en el Consejo, y de un papel, que al mismo fin ha dado en él Dn. Nicolás Manrique; hace presente à V.M. lo que se le ofrece y parece”.- En AGS, Secr. Marina, leg. 303.

⁹² *Ibidem*.

ARTÍCULOS

Y porque la extensión, y calidad de este negocio al paso que requiere los mas prontos y efectivos remedios pide también para su resolución mucha maduración, conocimiento. y experiencias, en que puede afianzarse el acierto y con este restablecimiento dela Monarquía el mayor Comercio de los Vasallos, dentro, y fuera de estos Reinos, su Seguridad, y otras imponderables conveniencias.

En los años treinta del siglo XVIII la situación de confrontación con las justicias y vecindarios de la cornisa cantábrica lejos de aplacarse se acentuó, siendo desde entonces frecuentes las quejas de los comisionados de Marina contra las instituciones locales y sus naturales, así como las críticas a las prácticas forestales de aquellos, que eran estimadas como absolutamente perniciosas por los representantes de la Corona. El ministro de Marina Juan de Rebollar, desde el Principado de Asturias, mantuvo una elocuente correspondencia con la Corte, en la que se quejaba constantemente tanto del poco caso que se hacían a sus propuestas como de los desmanes efectuados en los Montes asturianos, lo que reflejaba la poca efectividad que de facto tenía la imposición de sanciones a las instituciones locales debido al:

poco cuidado que ay por conservar los montes así por las Justicias, como por los particulares que los tienen (y muchos se los apropian) vendiéndolos para las herrerías, y aun para que en pie se les quite la corteza, lo que es de notable daño, el que si evitara, y hubiera el resguardo correspondiente. a la conservación aumento y limpieza de los que la Naturaleza produce (como he propuesto varias veces) no habría necesidad de hacer plantíos⁹³.

Además, existía una importante cuestión competencial. En aquel lugar se encontraba constituida la Real Audiencia de Asturias mediante Real Cédula de 30 de julio de 1717, lo que había significado un trascendente hito en el gobierno político y la administración de justicia de ese territorio⁹⁴. A partir de aquel año las competencias con las que se dotó a la Audiencia aumentaron y se excedieron los tradicionales límites que debía abarcar un tribunal regional dedicado únicamente a la administración de justicia, debido a que en ella se entremezclaron diferentes atribuciones de carácter gubernativo, político, judicial y administrativo⁹⁵. De acuerdo con la importancia del ámbito rural en el Principado de Asturias, la primera de las funciones encomendadas por su Real Cédula de fundación fueron las visitas y apeos de términos comunes baldíos y realengos, de pastos, montes y plantíos, así como la restitución de aquellos terrenos que hubieren sido usurpados⁹⁶. Ahora bien, en el caso de los montes ambicionados por la Corona para la fábrica de navíos, esta delimitación de atribuciones por parte de la Real Audiencia ovetense terminó no resultando tan clara.

⁹³ Juan de Rebollar a Zenón Somodevilla, marqués de la Ensenada. Avilés, 29 de marzo de 1738. AGS. Secr. Marina, Leg. 552.

⁹⁴ *Novísima Recopilación*; Libro V, Título III, Ley I.

Tuero Bertrand, Francisco y Sangrador y Vitores, Matías; *Historia de la Administración de Justicia, y del Antiguo Gobierno del Principado de Asturias*. Edición facsímil del Ilustre Colegio de Abogados de Oviedo, 1975; pp. XIX-XX.

⁹⁵ *Ibidem*, vid. Tuero Bertrand.

⁹⁶ Sangrador y Vitores, Matías; *Historia de la administración de justicia y del antiguo gobierno del Principado de Asturias*; Oviedo, Instituto de Estudios Asturianos, 1975; p. 187.

Muñoz de Bustillo, Carmen; “Asturias, cuerpo de provincia (de la corporación provincial en la Castilla moderna)”, *Anuario de Historia del Derecho Español*; Madrid, 1992; p. 453.

Real Cédula de 30 de julio de 1717, expedida por Felipe V en el Real sitio del Pardo. El tenor literal de la norma se expresa en los siguientes términos: “I. Mando, que la Audiencia y Fiscal de ella vea y reconozca todas las visitas y apeos de términos comunes, baldíos, realengos, montes, pastos, y Reales plantíos que hubiere; y si no parecieren, de nuevo los haga ejecutar, y lo que se hallare usurpado, brevemente lo hará restituir á quien conforme a Derecho lo hubiere de haber...”. Nov. Rec.; Libro V, Título III, Ley I.

ARTÍCULOS

Afortunadamente, existe documentación judicial muy específica que muestra cuál fue el embrollo competencial y jurisdiccional que llegó a existir entre diferentes instituciones que pugnaban por el conocimiento de la materia forestal⁹⁷.

Paralelamente a lo que sucedía en la cornisa cantábrica, la Intendencia General de Cataluña colaboró en el abastecimiento con la Intendencia General de Marina. A lo largo del primer tercio del siglo XVIII fueron publicadas disposiciones que, aunque no tuvieron los efectos deseados por la Monarquía trataron sobre las masas forestales útiles para los barcos de guerra⁹⁸. En septiembre de 1720 fue emitido un edicto mediante el que quedó prohibida la tala de los bosques en el delta del Ebro “en atención a los grandes abusos que se han experimentado en el corte y uso de madera de todos los géneros en los montes del Rey llamados puertos de Tortosa (...), aplicándose a construcciones de casas y a otros usos, en grandísimo daño de las fábricas de navíos y galeras...”⁹⁹.

Dos años más tarde, en 1722, fue promulgado otro edicto destinado a ciertas zonas del Pirineo catalán con la misma finalidad restrictiva, al pretender vetar la corta de maderas que podían aprovecharse para la construcción naval valiéndose de ciertos cauces fluviales que desembocaban en el Ebro:

Por cuanto son notorios y gravísimos los daños que se siguen al real servicio y bien publico del extraordinario y libre corte de todo género de arboles en los montes que comprender la Conca de Tremp y Marquesado de Pallars (...), embarzándose con la conducción de dichos arboles de particulares el libre curso del rio Noguera para los que fueren destinados y deben servir para la fábrica y conservación de los navíos y embarcaciones de su Majestad (...)¹⁰⁰.

En la siguiente década ya se había producido la división territorial en Departamentos marítimos y, aunque nominalmente los montes catalanes dependían de la jurisdicción de Cartagena, a cuyo arsenal deberían terminar yendo las maderas acopiadas, el intendente del Principado continuó actuando con independencia de su homónimo del Departamento naval en los asuntos relacionados con la Marina¹⁰¹. Así pues, en torno a 1731, bajo su mandato se

⁹⁷ AGS, Secretaría de Marina; Leg. 552. Expediente titulado como “27 de septiembre de 1734 (en San Ildefonso): Oficio remitido por Dn. Bernardino Freyre en el que se incluyen “dos memoriales adjuntos de Dn. Rodrigo Arango, el informe que sobre ellos hizo el Intendente Dn. Joseph del Campillo, la minuta de la orden expedida el 16 de mayo al Regente de la Audiencia de Asturias Dn. Nicolás Joseph Fiones, para que se suspendiesen los embargos y demás actos que estaban practicando en virtud de Despacho del Consejo por el Marqués de Campo Sagrado contra los vienes del citado Dn. Rodrigo, y las 2 cartas con fechas 8 de junio y 21 de julio del mismo año que en satisfacción de la expresada orden escribió el mismo regente, con la minuta de sus respuestas”.

⁹⁸ Carrera Pujal, Jaime; *Historia Política y Económica de Cataluña: siglos XVI al XVIII* (Tomo IV); Barcelona, Bosch, 1947; p. 391.

⁹⁹ Muy probablemente esta norma se corresponda con una Real Orden del año 1720 otorgada “à Dn. Joseph Pedradas para que diese las mas convenientes providencias à efecto de evitar el abusivo corte, en cuya consecuencia promulgó bando de prohibición p. q. Nadie cortase sin su permiso, ò el del Rey”. Aparece citada en un expediente de consultas sobre pinos de Tortosa para el Real Servicio y su posible incompatibilidad con ciertas prácticas vecinales encaminadas a cuestiones domésticas y a la fabricación de hornos para pez y alquitrán (1738). AGS, Secretaría de Marina; Leg. 552.

¹⁰⁰ Carrera Pujal, Jaime; *Historia Política y Económica de Cataluña...* (Tomo IV); p. 391.

¹⁰¹ Escartín apunta sobre la Intendencia en Cataluña que ésta siguió “ejerciendo la jurisdicción de Marina independientemente del Intendente de Cartagena, y por lo tanto los ministros de las provincias de marina catalanas eran considerados como subdelegados del Intendente de Cataluña”. Vid. Escartín, Eduard; *La Intendencia de Cataluña en el siglo XVIII...*; p. 137.

ARTÍCULOS

retomaron las inspecciones de montes atendiendo especialmente a la búsqueda de robles para las crujías de galeras¹⁰². Los trabajos fueron penosos por falta de fondos, tanto que los operarios de las Atarazanas se quejaron de sus condiciones laborales, llegando a escribir uno de ellos:

me veo precisado con muchos años â instarla; prometiéndome de la rectitud de VE. conseguir algún alivio en los crecidos atrasos, en que por mi cortedad de sueldo estoy constituido; y reduciéndose mi instancia â hacer presente â VE. las repetidas, y dilatadas revistas, que ejecuto a los Montes, por la continuación de la fabrica de Galeras, y lo demasiado lejos, que por ellas debo practicar; por las pocas maderas, que se hallan a propósito para ellas en las cercanías de Barcelona â vista de las que nuevamente se piden; me es inexcusable dejar de recurrir de nuevo â la generosa piedad de VE. poniendo en su alta consideración los extraordinarios gastos, que tantos años hace se me ocasionan, y al presente mas que nunca, con tan continuos reconocimientos de Maderas, en los que hasta ahora no se me ha considerado la mas leve gratificación¹⁰³.

Esta petición fue respaldada por el máximo responsable de aquella factoría, el superintendente de Fábricas de Galeras del Principado, Juan Antonio de Marimón y Velasco, quien también se dirigió a las instancias superiores avalando la petición, argumentando que las labores de visitas eran muy arduas por el terreno y el rigor del clima, además de que cada salida costaba diariamente ocho reales de plata que era imposible ser costeados por aquel trabajador de las Atarazanas¹⁰⁴. Finalmente, se accedió a la solicitud y fueron concedidos sesenta pesos, que había sido la cantidad pedida por Marimón.

A pesar de los problemas financieros los trabajos forestales siguieron y las talas continuadas en los montes de Tortosa no cesaron. Eso provocó que casi anualmente se publicara un bando o edicto insistiendo en las prohibiciones de cortas. El no alcanzar los efectos deseados por las diferentes normas dictadas reiteradamente llevó al intendente de Cataluña, Antonio de Sartine, a la promulgación de un minucioso edicto de cuarenta y dos artículos, fechado en Barcelona, a 10 de octubre de 1735, con el fin de compilar toda la normativa anterior en la zona sobre materia de Montes destinados a la Marina, que además fuese complementado mediante otros artículos novedosos, estableciéndose un régimen de penas pecuniarias y “otras arbitrarias” y derogase aquellas normas “Revocando y cancelando, todos los demás Edictos, y ordenanzas anteriormente publicados en estos asuntos”¹⁰⁵. La importancia de esta disposición de cara a los montes radicó en el órgano que la dictó, puesto que la Intendencia en el Principado era,

¹⁰² AMN; 871 / 051-2. El Obispo Inquisidor General a Juan Antonio Marimón y Velasco. Madrid. Que D. Miguel Regio con todos los maestros de galera y Atarazanas es del sentir que en adelante se echen las crujías de madera de roble como se hace en el extranjero. Por ello le parece bien el reconocimiento de Montes que Marimón ha mandado hacer. Madrid, 8 de septiembre de 1731.

¹⁰³ AMN; 871 / 063-4. Marcos Antonio de la Llera al Obispo Inquisidor General. Barcelona, 26 de enero de 1732.

¹⁰⁴ AMN 871, 63-5. Barcelona, 23 de febrero de 1732.

¹⁰⁵ AGS, Secretaría de Marina; Leg. 552. En el texto aparece como “Conde de Albi, Caballero de la Orden de San Miguel, del Consejo de su Majestad, y Intendente General de la Justicia, Policía, Guerra, y Hacienda del Ejército, y Principado de Cataluña”.

Sobre la labor de Antonio de Sartine, vid. Escartín Sánchez; “Los Intendentes de Cataluña en el siglo XVIII. Datos biográficos”...; pp. 258-260.

Del mismo autor, *La Intendencia de Cataluña en el siglo XVIII...*; pp. 348-352.

Ibidem; p. 341. Especifica que el mandato de Sartine transcurrió entre febrero de 1727 hasta el 5 de agosto de 1744.

ARTÍCULOS

como antes apuntamos, la segunda autoridad de Cataluña, tras el capitán general¹⁰⁶, y antes incluso que el regente de la Audiencia¹⁰⁷.

La intención de Sartine, quien desde su acceso al cargo siempre actuó en estrecha colaboración con Patiño¹⁰⁸, no fue que su disposición quedase relegada exclusivamente al espacio territorial de los montes de la ciudad tortosina, sino que se extendiese a la foresta de otras poblaciones catalanas, para lo que obligó a que fuese publicitada, además de en Barcelona y Tortosa, en “Lugares del Mas de Barberans, Alfara, la Galera, Cherta, Orta, Arnès, y en las Villas de Alcanar, Amposta de la Cenia, y Vlledecona”.

El edicto partía de una misma premisa: la inobservancia de las normas anteriores habían devenido por excesos y abusos efectuados por parte de la población, que se habían traducido en incendios y quemas, extracciones fraudulentas y otros desmanes, realizados por omisión, negligencia o “descuido”, actuaciones dolosas o “malicia” e incluso porque así le convenía a multitud de vecinos¹⁰⁹. Entre éstos, los que se presentaban como sujetos infractores eran aquellos cuyas actividades profesionales tenían más relación con el entorno rural: “Asentistas, Factores, y Comisionados de ellos, Ganaderos, Pastores, Aserradores, Colmeneros, Carboneros, y Arrastradores”.

Los asuntos forestales que abarcaba la nueva disposición, y restringían el libre uso tradicionalmente salvaguardado por las antiguas *Constitutions* catalanas, regulaban tres ámbitos de actuación con una fuerte carga sancionadora:

1.- Las cortas de árboles (arts. 1 a 17). Quedaba restringido para la población el libre uso de la maderas, debiendo expedirse licencias para poder acceder a ellas y estableciendo penas de diversa naturaleza, pecuniarias, de privación de libertad u otras de carácter arbitrario a criterio del juzgador. Parece ser que esta práctica de licencias fue efectivamente llevada a cabo en años posteriores, pues consta que incluso la propia ciudad de Tortosa llegó a solicitar la expedición de estos permisos para cortar maderas con el fin de conservar sus bienes municipales¹¹⁰. Por otra parte, también quedaba regulado el régimen de los asentistas, así como medidas disciplinarias en caso de llevar a cabo prácticas fraudulentas.

¹⁰⁶ Garriga, Carlos; “Despotismo ilustrado y desorden social: la restauración de la Nueva Planta de la Audiencia de Cataluña (1775)”; *Initium* nº2; Barcelona, Associació Catalana d'Història del Dret Jaume de Montjuic, 1997; p. 487.

Sebastià Solé i Cot; *El Gobierno del Principado de Cataluña por el Capitán General y la Real Audiencia –el Real Acuerdo- bajo el régimen de Nueva Planta (1716-1808). Una aportación al estudio del procedimiento gubernativo a finales del Antiguo Régimen*; Barcelona, Universitat Pompeu Fabra, 2008; p. 93.

La importancia de la nueva institución de la Capitanía General en el Principado también es tratada por García Marín, José M^º; *La Reconstrucción de la Administración territorial y local*; Alcalá de Henares (Madrid), Instituto Nacional Administración Pública, 1987; pp. 20-43.

¹⁰⁷ Escartín, Eduard; *La Intendencia de Cataluña en el siglo XVIII...*; pp. 86-87.

Corona Baratech, Carlos E. y Armillas Vicente, José Antonio (coords.); *La España de las Reformas hasta el final del reinado de Carlos IV*; Madrid, Rialp, 1990; p. 120.

¹⁰⁸ *Ibidem*; p. 349.

¹⁰⁹ A pesar de los abusos, el constructor naval Ciprián Aufrán opinaba que, con independencia de la explotación de los pinares catalanes, los montes del Principado aún disponían de maderas suficientes para cubrir sin problemas las necesidades iniciales del arsenal de Cartagena. AGS, Secretaría de Marina; Leg. 304. Aufrán a Patiño. Puerto Real, 30 de agosto de 1734.

¹¹⁰ *Ibidem*. Carta de D. Antonio de Sartine; Barcelona, 24 de mayo de 1738. En ella se cita textualmente cómo a “la ciudad, se le mantuvo en el uso que havia tenido anteriormente de cortar la madera que necesitase para obras publicas, y particulares, pero con la condición de preceder licencia del Intendente”.

ARTÍCULOS

2.- Los embarcos y conducción de maderas cortadas (arts. 18 a 24). El transporte de maderas era estrictamente vigilado por los órganos de la Corona mediante un sistema de seguimiento que giraba alrededor de las marcas efectuadas sobre los troncos - sin poder disponer de los árboles no marcados - y que debían ser anotadas en libros de registro que, a su vez, debían recoger diversos parámetros que identificaban cada partida de troncos. Además, se imponía la prohibición de extraer y exportar “maderas, arboles, entenas, tablas, tablones, cuadrones, y cualquier otra especie de madera” a países extranjeros¹¹¹.

3.- Los pastos para el ganado y las quemadas de los bosques (arts. 25 a 40). Ciertas prácticas de subsistencia propias de la vida local, como las de los ganaderos, pastores, aserradores, colmeneros, carboneros y arrastradotes, aun controladas, eran dañinas para los intereses navales y se relacionaban los incendios con las necesidades de diversos operadores rurales. Con el fin de evitar destrozos causados, el edicto proscribía la posibilidad de encender fuego, bajo la amenaza de una pena a establecer “según la gravedad del daño, y según las Leyes promulgadas contra los incendiarios”. Sartine sabía que una práctica común en el ámbito forestal era la creación de nuevas tierras para pastos mediante el descuaje de montes a través del fuego y que, por tanto, gran parte de los intereses ganaderos pasaban por la desaparición de la foresta en beneficio de nuevos terrenos para pastos. Por ello establecía la responsabilidad subsidiaria de éstos.

En otro orden de cosas, además de las actuaciones en montes septentrionales, al considerar la obtención de maderas como un asunto crucial para la propia integridad de la Monarquía Hispánica, el esquilmo forestal se extendió a otras zonas sin tradición en la construcción de barcos de guerra. El caso más paradigmático fue el del sur peninsular, a pesar de que desde el siglo XVI las maderas meridionales no habían sido las más codiciadas, incluso prohibiéndose que los navíos fabricados en las costas andaluzas pudiesen cruzar el Atlántico¹¹². Ciertamente, se trataba de especies propias de un medio natural carente de bosques, ubicadas en amplias zonas en las que con frecuencia el arbolado nunca era suficiente ni el más apropiado para la construcción de navíos capaces de emprender recorridos ultramarinos¹¹³. Sin embargo, esta tendencia cambió durante el mandato de Patiño, mediante la instalación del arsenal gaditano, lo que hizo que se generalizase la explotación de los montes andaluces. No obstante, la operación no resultó fácil y los problemas con los que se tuvieron que enfrentar los nuevos cargos de la Marina borbónica adscritos al Departamento de Cádiz fueron considerables.

Los primeros datos que disponemos del XVIII son aportados por una serie de talas efectuadas en Cartaya, con fecha de 18 de diciembre de 1716, poco antes del nombramiento efectivo de Patiño. En ellos se refleja cómo Fernando Sánchez, comisionado para la poda de maderas en la zona, llegó a cortar y labrar 200 ejemplares de pino y encina para ligazón y una cantidad no precisada de tablazón aserrada para la fábrica de navíos destinados a la Carrera de Indias en el

¹¹¹ *Ibidem*; art. 23.

¹¹² *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*; Madrid, Imprenta de Juan de Paredes, 1681; Lib. IX, Título XXX, Ley XXI: “Que no puedan navegar en la Carrera navíos fabricados en la Costa de Sevilla, y otras, que se declaran” (San Lorenzo, 16 de junio de 1593). Concretamente la disposición vuelve a referirse a aquellos barcos fabricados en Sevilla, Sanlúcar de Barrameda, Puerto de Santa María, condado de Niebla y marquesados de Gibraleón y Ayamonte. En caso de incumplimiento la nave quedaría confiscada y su dueño incurriría en una pena de 2.000 ducados por cada nao; además, los maestros y pilotos corrían el riesgo de quedar privados de sus oficios a perpetuidad junto con una multa de 5.000 ducados.

¹¹³ Alfonso Mola, Marina: “La construcción naval andaluza en la flota gaditana del libre comercio”, *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*; Córdoba, 1995, p. 244.

ARTÍCULOS

astillero gaditano del Real Puente de Suazo¹¹⁴. Una vez hecha la corta se continuó obteniendo madera de la zona, al menos hasta el mes de mayo del siguiente año¹¹⁵. La elección de este término, a pesar de no ser municipio costero, se debió a la confluencia de multitud de factores, entre ellos las maderas de Gibrleón y el cauce del río Piedras para desplazar sus almadías de troncos¹¹⁶.

En la década siguiente, se emprendió la construcción del navío *Hércules*, exactamente en 1728. Sin embargo, lejos de realizarse con la adecuada planificación, su fábrica fue un modelo de improvisación y de falta de criterios en la provisión de maderas, aceptando partidas poco homogéneas en cuanto al tipo y su procedencia. Dicha tónica de parcheo y empleo de soluciones parciales era síntoma de precariedad y provisionalidad y falta de tradición en la gestión forestal de una zona que casi no había sido explotada para las necesidades marítimas. Precariedad y provisionalidad que quedaban reflejadas en la ausencia aún de una normativa específica sobre fabricación naval o instrucciones concretas dictadas por la Secretaría de Marina a sus comisionados actuantes en el sur peninsular, así como la ya endémica falta de fondos¹¹⁷.

Este último fue el caso del requerimiento que, el 7 de enero de 1737, hizo a la Secretaría de Marina Lorenzo Ley, vecino y comerciante de Cádiz sobre “libranza que se le despachó de 37.521 rs. de vellón”, alegando que desde siete años antes se le debía tal cantidad por haber abastecido de maderas a la Armada, pero que jamás se le había llegado a abonar¹¹⁸. Esta falta de liquidez siguió siendo usual en la extracción de los montes andaluces. Baste con otro ejemplo que la propia Corona reconocía como una razonable reivindicación. El 12 de febrero de 1738, Juan de Mora y Manuel de Miranda, vecinos de Utrera, se vieron obligados a hacer “repetidas y justas instancias sobre el descubierto de 29.800 reales” debidos por la proporción “de tablas de forro que se le compraron mas de quatro años, para los navíos del Rey: y al segundo 70 rs. de vellón por el importe de 300 tablas de pino para forro”. A pesar de entenderse como ecuaníme la petición de saldar la deuda, desde el Almirantazgo se manifestó preocupantemente que en aquellos momentos no existía “caudal alguno destinado para el pago de tales deudas”¹¹⁹. Al respecto, parece que la morosidad proveniente del mero paso del tiempo no era óbice para hacer frente a las deudas. Tenemos constancia documental de multitud de solicitudes de particulares reclamando el importe de los árboles que se cortaron en sus montes durante el mandato de Patiño. Tal vez el caso más paradigmático fuese la reclamación que a Ensenada le hizo posteriormente el Duque de Santisteban, quien con fecha de 10 de mayo de 1740, exigía que saldase una deuda nunca resuelta desde doce años atrás. Por ello solicitaba que “se le dé certificación de crédito del importe en que se ha estimado la corta que en los montes del Distrito de Castellar de la Frontera se hizo en el año de 1728”¹²⁰.

Estas deudas no sólo eran contraídas frente a particulares, sino igualmente con municipios del sur peninsular. El 1 de mayo de 1746 “Dn. Joseph Santisteban Arroyo y Viedma, Alguacil mayor, con voz y voto en la Ciudad de Alhama”, declaró “habérsele cortado en los Montes de sus Mayorazgos 50.343 Arboles de Roble, utiles para el Servicio de V.M.; los 20.529 de ellos

¹¹⁴ AGI, Contratación, Leg. 4720. Cuentas del Intendente de Marina dn. Joseph Patiño como encargado en Cádiz para entender en varias Comisiones del Real Servicio.

¹¹⁵ *Ibidem*.

¹¹⁶ Alfonso Mola, Marina: “La construcción naval andaluza en la flota gaditana...”; p. 247

¹¹⁷ Quintero González, José; *La Carraca...*; pp. 395-396.

¹¹⁸ AGS, Secretaría de Marina, Leg. 552.

¹¹⁹ *Ibidem*.

¹²⁰ AGS, Secretaría de Marina, Leg. 553.

ARTÍCULOS

en la menguantes de las Lunas de Diciembre de 1729. y enero de 1730”. A pesar de la antigüedad de la deuda, la contestación a esta misiva quedó recogida en el margen del pliego que hace de carpeta en el expediente, y sin fecha concreta sólo expresa escuetamente “Que cuando se destinen caudales para pagos de esta naturaleza, se tendrá presente su instancia”¹²¹.

Así las cosas, la política naval de José Patiño, con las miras puestas en América, no estuvo exenta de oposiciones y contratiempos por parte de instituciones y particulares peninsulares que intentaron oponerse a una nueva extensión de la jurisdicción de la Armada hacia los montes andaluces que afectaba a unas prácticas y modos de vida que, en aquellas latitudes, hasta entonces no habían dependido excesivamente de los requerimientos navales, sino que se habían venido basando en sus necesidades locales y cotidianas. A pesar de ello, la necesidad de materiales para los navíos de línea era mucho mayor que en el caso de los antiguos galeones. Se precisaban muchos barcos, pero los intentos no fueron una cuestión sencilla. La característica más sobresaliente en la adquisición de árboles andaluces durante las primeras décadas del siglo aún era la de la inexistencia de unos criterios uniformes a la hora de seleccionarlos. Por este motivo, las partidas de troncos y tablas que se emplearon hasta finales de la década de los cuarenta fueron tan diversas como heterogéneas en lo que a la procedencia y al tipo se refiere. A eso ha de añadirse la falta de un suministrador estable, lo que se tradujo en una alta provisionalidad y precariedad de materias primas para la arquitectura naval¹²². Esto quedó reflejado en un informe, fechado en la Carraca el 4 de agosto de 1737, que calculaba detalladamente la cantidad de maderas necesarias para que ese arsenal estuviese suficientemente abastecido¹²³.

En este contexto, todos los montes disponibles resultaban insuficientes y se encargaron ciertos trabajos encaminados a reconocer los terrenos que abastecieran la Marina dieciochesca, encomendando a oficiales de la Armada una serie inspecciones sobre el estado y disposición de los montes peninsulares. Tal fue el caso de la visita del constructor naval Ciprián Aufrán, quien fue enviado por Patiño, el 16 de junio de 1734, a reconocer los bosques de la jurisdicción de Málaga y los pertenecientes al Campo de Gibraltar a fin de que describiese, catalogase y enumerase qué maderas podían ser útiles para el Real Servicio. Conjuntamente debía ordenar su envío al arsenal gaditano para proveerlo del máximo número de troncos y tablazonas. Además, para poder llevar a efecto esta pretensión debía reconocer cuáles eran las vías fluviales o terrestres que más facilitasen su traslado. Aufrán concluyó con éxito su trabajo realizando un exhaustivo informe en el que llegó a contabilizar más de 30.000 árboles útiles para arquitectura naval¹²⁴. Todos ellos fueron seleccionados bajo la perspectiva de construir navíos que pudiesen afrontar con solvencia las rutas americanas, con arboladuras resistentes y cascos fuertes, capaces no sólo de afrontar los embates del océano sino, bien artillados, hacer frente a los buques de guerra británicos.

Finalmente, a fines del mandato de Patiño también se pusieron las miras en los alledaños del nacimiento del Guadalquivir para, aprovechando su cauce, abastecer a los arsenales de pinos de la Sierra de Segura, llegando a adquirir a posteriori una importancia estratégica en la

¹²¹ AGS, Secretaría de Marina, Leg. 554.

¹²² Quintero González, José; *La Carraca...*; p. 391.

¹²³ AGS, Secretaría de Marina, leg. 553; *Estado de las Maderas que D. Antonio Gonzales de Marroquín Capitán de fragata interino de la Maestranza. considera ser menester para Provisión de estos Arsenales. a fin de que no se Experimente falta en las Carenas y Armamento de los Bajos del Rey, y con distinción de el Numero de Piezas gruesos y Largos que deben tener.* La Carraca, 4 de agosto de 1737.

¹²⁴ Quintero González, José; *La Carraca...*; pp. 398-406.

gestión forestal de la Marina, hasta entrado el siglo XIX¹²⁵. No obstante, ésta ya es otra historia cuyo protagonista principal terminaría siendo su sucesor, el marqués de la Ensenada.

Conclusiones

Como afirmamos al comienzo de este trabajo, la implicación de Patiño a la reorganización y fortalecimiento de la Armada fue denodada. Desde 1726 hasta 1736 se construyeron un total de treinta y seis navíos, fabricados vigilando meticulosamente tanto el método de construcción como los materiales empleados, que supondrían los comienzos de unas sólidas bases destinadas a crear un poder naval permanente proyectado en buena medida a los asuntos del Nuevo Mundo¹²⁶.

Como efecto de sus actuaciones, el resurgimiento de la Marina de guerra española fue considerable, siendo contemplado con asombro por las potencias extranjeras. El incremento del potencial marítimo hispánico preocuparía seriamente a Inglaterra, llegando su embajador en Madrid a comunicar en 1728 que “he notado con gran disgusto los adelantos que hace Patiño en su plan de fomento de la Marina española”¹²⁷. Este cambio significó un aumento de la fortaleza naval hispánica frente a otras potencias y la fecha no deja de ser elocuente para advertir que las conexiones con América estaban, aunque tímida, paulatinamente mejorando pues ese mismo año se fundaba, mediante Real Cédula de 25 de septiembre, la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas¹²⁸, rivalizando con entidades similares inglesas y holandesas¹²⁹. La fundación de esta institución ha sido considerada como síntoma de que el intendente general de Marina e Indias comenzaba a ver bastante claras las líneas generales que toda su actividad política ya podía y debía seguir en relación con el comercio de Ultramar¹³⁰. Incluso poco después, en 1729, fue firmado el Tratado de Sevilla que significó un alivio temporal en los lances comerciales hispano-británicos en el Atlántico¹³¹. Ciertamente, el respiro fue exiguo, pero impensable de alcanzar dos décadas antes.

Así José Patiño y Rosales, convencido de que la recuperación económica pasaba por emplear una Armada lo suficientemente grande y eficaz para defender los intereses comerciales hispánicos, especialmente con los territorios americanos, logró que a fecha de su muerte, un 22 de abril de 1737, se encontrasen activos un total de cincuenta y nueve navíos de diferentes clases y portes¹³². Los efectos en las importaciones gaditanas fueron palpables,

¹²⁵ AMN; F193/38. Fernández de Navarrete, Martín; *Expediente sobre el régimen y administración de los Montes de Segura de la Sierra y de su provincia*; Madrid, Imprenta de Ibarra, 1811.

Cruz Aguilar, Emilio de la; “El Negociado de Maderas de Segura en Sevilla”...; p. 229.

¹²⁶ Pérez Fernández-Turégano; *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V...*; p. 123.

Díaz Ordóñez, Manuel; *Amarrados al Negocio. Reformismo Borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*...; p. 169. En la misma línea, expresa:

“Es lógico que atribuyamos una gran importancia al papel que José Patiño desempeñó durante su paso por la Intendencia General de la Marina y por la Secretaría del mismo ramo. Podemos concluir que su gestión al frente del ministerio puso el mejor de los cimientos para la refundación de la Marina de guerra como una organización totalmente nueva y que pudiera considerarse como moderna”.

¹²⁷ Serrano Álvarez; “El gasto naval en España e Indias (1715-1759). El caso de Tierra Firme”, *Revista de Historia Naval* nº 77; Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Museo Naval, 2002; p. 28.

¹²⁸ Gárate Ojanguren, Montserrat; *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*; San Sebastián, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1990; pp. 40-43.

¹²⁹ Basterra, Ramón de; *Los navíos de la Ilustración*; Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1970; p. 49

¹³⁰ Walker, Geoffrey J.; *Política española y comercio colonial, 1700-1789*...; pp. 215-216.

¹³¹ Juan Vidal, Josep; “La política exterior de los Borbones”, *Política interior y exterior de los Borbones*; Madrid, Istmo, 2001; pp. 222-223.

¹³² Pérez Fernández-Turégano; *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V...*; p. 131.

Valdez Buvnov, Iván; *Naval Power and State Modernisation*...; p. 113.

ARTÍCULOS

experimentando un considerable crecimiento en comparación con los últimos tiempos del siglo XVII y los primeros del XVIII, aumentándose también de modo notable las remesas americanas de oro y plata¹³³. Fue éste el testamento político que recogerán sus sucesores, la puesta en marcha de toda una estrategia con las miras puestas en fomentar y mantener en pie de guerra toda una flota acorde con las necesidades de los territorios hispánicos a uno y otro lado del Atlántico¹³⁴.

Como contrapartida, había comenzado a producirse un esquilmo forestal a gran escala que continuaría y se acrecentaría con Zenón Somodevilla Bengoechea, marqués de la Ensenada, en perjuicio de las poblaciones rurales que desde hacía siglos habían venido aprovechando los recursos que la cubierta vegetal les aportaba como arraigado modo de subsistencia. Las materias primas que provenían de los montes eran en buena medida la base de una economía próxima a los límites de un mínimo sostenimiento mediante la que se veía obligada a sobrevivir gran parte de la población del Viejo Continente, pero igualmente uno de los elementos codiciados por la política naval borbónica. Como expresaba Urteaga, “de la silla del labriego al trono del Rey todo es madera”¹³⁵, los barcos también.

¹³³ Ruiz Torres, Pedro; Ruiz Torres, Pedro; *Reformismo e Ilustración- Historia de España* (vol 5); Barcelona, Crítica / Marcial Pons, 2008; p. 171

¹³⁴ Cepeda Gómez, José; “La Marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII”, *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Trafalgar*; Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005; p. 460.

¹³⁵ Urteaga, Luis; *La tierra esquilada. Ideas sobre la conservación de la naturaleza en la cultura española del siglo XVIII....*; p. 115.